

NOUVEAU GRAND PARIS

**GRAND PARIS EXPRESS** LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 18 : AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

**LIGNE 18**

**DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Hiver 2015 - 2016

PIÈCE **1.10**

Mise en compatibilité des documents  
d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Magny-les-Hameaux



# Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>5</b>		
<b>2</b>	<b>Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>	<b>9</b>		
2.1	La mise en compatibilité	11		
2.1.1	Définition	11		
2.1.2	Champ d'application	11		
2.1.3	Objet	11		
2.2	Le déroulement de la procédure	11		
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12		
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12		
2.4.1	Article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme	12		
2.4.2	Article L153-55 du Code de l'Urbanisme	12		
2.4.3	Article L153-56 du Code de l'Urbanisme	12		
2.4.4	Article L153-57 du Code de l'Urbanisme	12		
2.4.5	Article L153-58 du Code de l'Urbanisme	13		
2.4.6	Article L153-59 du Code de l'Urbanisme	13		
2.4.7	Article R. 153-14 du Code de l'Urbanisme	13		
2.4.8	Autres dispositions	13		
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	13		
<b>3</b>	<b>Présentation générale du projet et de son contexte</b>	<b>15</b>		
3.1	Le contexte administratif du projet	17		
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique	17		
3.2.1	Le programme d'ensemble	17		
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers »	19		
3.2.3	Présentation technique du projet	19		
3.2.4	Présentation du projet sur la ville de Magny-les-Hameaux	21		
<b>4</b>	<b>Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune</b>	<b>23</b>		
4.1	Les documents supra-communaux	25		
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	25		
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25		
4.1.3	La Charte révisée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour la période 2011-2023	25		
4.2	Le PLU en vigueur	25		
4.2.1	Le plan de zonage : les zones traversées	25		
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	26		
4.2.3	Les contraintes réglementaires	26		
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	26		
4.2.5	Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	26		
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	28		
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	28		
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28		
4.3.3	Evolutions du plan de zonage induites par le projet	29		
4.3.4	Evolutions du règlement induites par le projet	29		
4.4	Evaluation environnementale	34		
4.4.1	Objectifs de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, contenu et articulation avec les autres documents d'urbanisme	34		
4.4.2	Analyse de l'état initial de l'environnement	35		
4.4.3	Les incidences de la MECDU sur l'environnement	52		
4.4.4	Motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement	58		
4.4.5	Présentation des mesures d'évitement, de réduction ou compensation	58		
4.4.6	Définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement, afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées	58		
4.4.7	Résumé non technique	58		
4.4.8	Description de la méthodologie	59		
<b>5</b>	<b>Extraits des documents d'urbanisme de la commune</b>	<b>61</b>		
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur			
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité			
B1.	Extrait du règlement en vigueur			
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité			
C1.	Extrait du zonage en vigueur			
C2.	Extrait du zonage mis en compatibilité			



## **1 Preamble**



**Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX, dans les Yvelines, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers du réseau de transport public du Grand Paris dont une section traverse le territoire communal.**

**Le Maître d'Ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public de l'Etat, à caractère industriel et commercial, créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, « a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation ».**

**Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public du 1<sup>er</sup> octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).**

**Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.**

**En effet, la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY) du 21 février 2008.**

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil d'Agglomération en date du 13 février 2014.

Le contenu du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de MAGNY-LES-HAMEAUX est régi par les articles L. 151-1 à L. 151-3 du Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 (en vertu de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 et du décret n°2015-1783 datant du 28 décembre 2015). Cette nouvelle rédaction « à droit constant » du code de l'urbanisme maintient en l'état les dispositions arrêtées par le PLU jusqu'à sa prochaine révision.

*Nota : Un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) à l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est en cours d'élaboration, son approbation devrait intervenir fin 2016.*

La ville de MAGNY-LES-HAMEAUX ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur. Par contre, elle appartient au territoire du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse régi par la Charte révisée du Parc pour la période 2011-2023.

Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 123-3 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

*Nota : Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint le 25 septembre 2015. Le procès-verbal issu de cette réunion est joint en annexe de ce présent dossier.*





## **2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme**



## 2.1 La mise en compatibilité

### 2.1.1 Définition

Conformément les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

### 2.1.2 Champ d'application

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document et qu'une procédure de mise en compatibilité a été menée.

Au vu des textes<sup>1</sup>, compte tenu de la nature du projet, **la procédure de mise en compatibilité est organisée par le préfet de la Région d'Ile-de-France.**

### 2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec l'ensemble des composantes du projet soumis à enquête publique, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

## 2.2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

#### 1 - L'examen du dossier par le préfet

Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.

#### 2 - L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, d'un **examen conjoint** de :

- L'Etat.
- La Commune.
- L'EPCI chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- L'EPCI compétent en matière de Programme Local de l'Habitat.
- L'Autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains.
- La Région.
- Le Département.
- Les Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultées pour avis à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

Cet examen conjoint se traduira par **l'organisation d'une réunion ad hoc à l'initiative de l'État.**

#### 3 - L'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX.

#### 4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

#### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

La déclaration d'utilité publique sera prise par décret en Conseil d'Etat.

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU. Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

<sup>1</sup> Notamment l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de la loi relative au Grand Paris disposant que « les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouvertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France ».

## 2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
  - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.

Les autres pièces de ce document d'urbanisme ne nécessitent pas d'évolution.

## 2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

La procédure de mise en compatibilité des PLU est élaborée conformément aux **articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme**.

### 2.4.1 Article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.
- 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

### 2.4.2 Article L153-55 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

- a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
- b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

### 2.4.3 Article L153-56 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

### 2.4.4 Article L153-57 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

- 1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;
- 2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

### 2.4.5 Article L153-58 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

- 1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
- 2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;
- 4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

### 2.4.6 Article L153-59 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

### 2.4.7 Article R. 153-14 du Code de l'Urbanisme

Créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

### 2.4.8 Autres dispositions

Le contenu du dossier de mise en compatibilité des PLU répond aux prescriptions, toujours valides, de la circulaire n° 87-64 du 21 juillet 1987, précisant ses modalités de mise en œuvre.

Par ailleurs, le Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 reprend les dispositions de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 « pour l'accès au logement et un urbanisme rénové », dite loi « ALUR » concernant le contenu du règlement des PLU. Ainsi, ne sont plus en vigueur les dispositions :

- permettant de « fixer une superficie minimale des terrains constructibles lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ou lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée »,
- permettant de « fixer un ou des coefficients d'occupation des sols qui déterminent la densité de construction admise ».

A ce titre, les dispositions relatives aux articles 5 des règlements des documents d'urbanisme, portant sur la superficie minimale des terrains constructibles, et les dispositions relatives aux articles 14 des règlements des documents d'urbanisme, portant sur le coefficient d'occupation des sols, évoquées dans le présent dossier, deviennent sans objet.

En outre, la promulgation du nouveau Code de l'Urbanisme a entraîné une nouvelle codification des dispositions visant à « identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural ». Les articles L. 151-19 et L. 151-23 remplacent désormais l'article L. 123-1-5-III, 2° qui avait lui-même succédé à l'article L. 123-1-5, 7°. Ces deux derniers apparaissent dans les règlements des documents d'urbanisme mis en compatibilité.

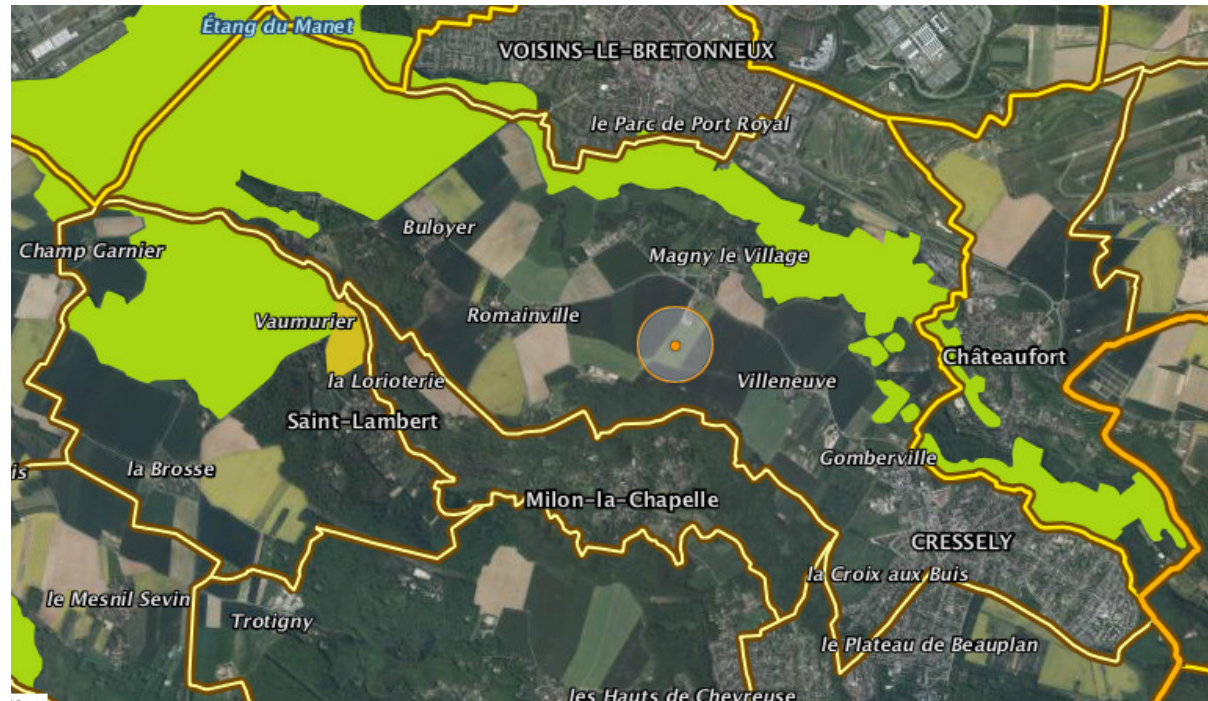
## 2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

En application de l'article L. 104-3 du Code de l'Urbanisme, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 et qui permettent la réalisation de travaux susceptibles d'affecter de manière significative des sites Natura 2000. La commune de SACLAY ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

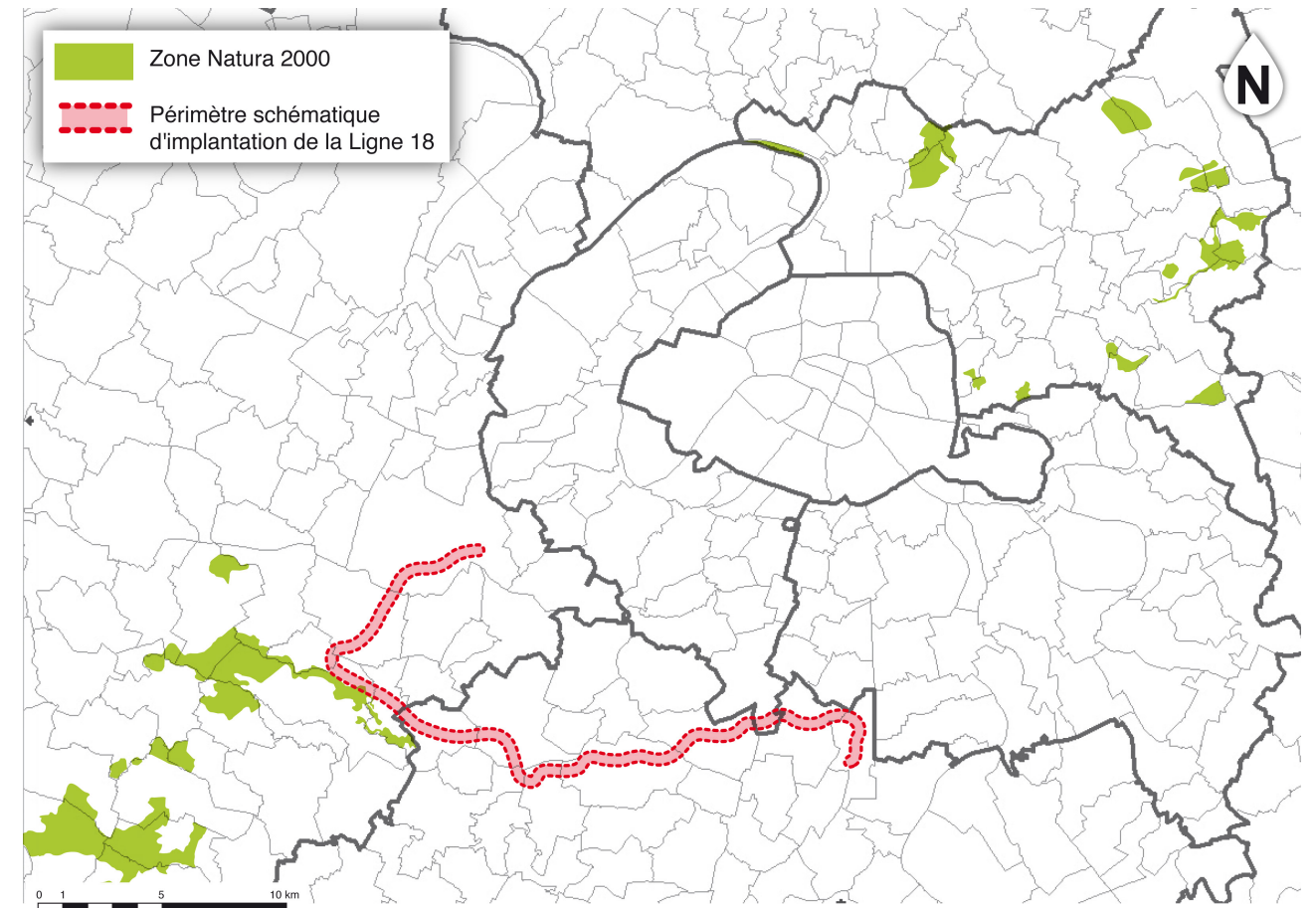
L'article L. 104-3 du Code de l'Urbanisme dispose que : « sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration. »

La mise en compatibilité prévoit des adaptations ponctuelles du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris en souterrain et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possible l'implantation de la section de l'infrastructure courante en aérien, ainsi que l'implantation de deux ouvrages techniques annexes. Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité ne modifient pas la nature des zones traversées par le réseau de transport public du Grand Paris et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

Toutefois, la notion de « susceptibilité » mentionnée à l'article L. 104-2 du Code de l'Urbanisme a été considérée dans une interprétation large. De ce fait, et compte tenu de la présence sur le territoire communal de MAGNY-LES-HAMEAUX du site Natura 2000 de la Zone de Protection Spéciale FR 1112011 « *Massif de Rambouillet et zones humides proches* », et de la présence sur la commune limitrophe de Saint-Lambert du site Natura 2000 de la Zone Spéciale de Conservation FR 1100803 « *Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline* », la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris fait l'objet d'une évaluation environnementale, présentée au chapitre 4.4 du présent dossier.



Les sites Natura 2000 à Magny-les-Hameaux et dans les communes limitrophes  
(source : Géoportail)



Secteur d'implantation du projet et sites Natura 2000 en Île de France  
(Source : DRIEE Île de France)

### **3 Présentation générale du projet et de son contexte**





### 3.1 Le contexte administratif du projet

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tronçon « Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers », traverse **4 départements, 15 communes** toutes dotées d'un PLU. Douze d'entre elles nécessitent une mise en compatibilité.

Par ailleurs, les communes de **Châteaufort, Gif-sur-Yvette et Magny-les-Hameaux** appartiennent également au territoire du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse régi par la Charte révisée du Parc pour la période 2011-2023. Au regard des axes et objectifs stratégiques définis dans la charte il est précisé que : « *Les transports en commun sont à développer sensiblement, notamment en termes de service, de confort, d'efficacité et de mobilité multimodale (...)* » (axe 2), ainsi le projet de réseau de transport public du Grand Paris est compatible avec la charte du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

Enfin, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 2013 est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 123-3 du Code de l'Urbanisme.

Issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le SDRIF a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013, après enquête publique, puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, portant approbation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

### 3.2 Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique

#### 3.2.1 Le programme d'ensemble

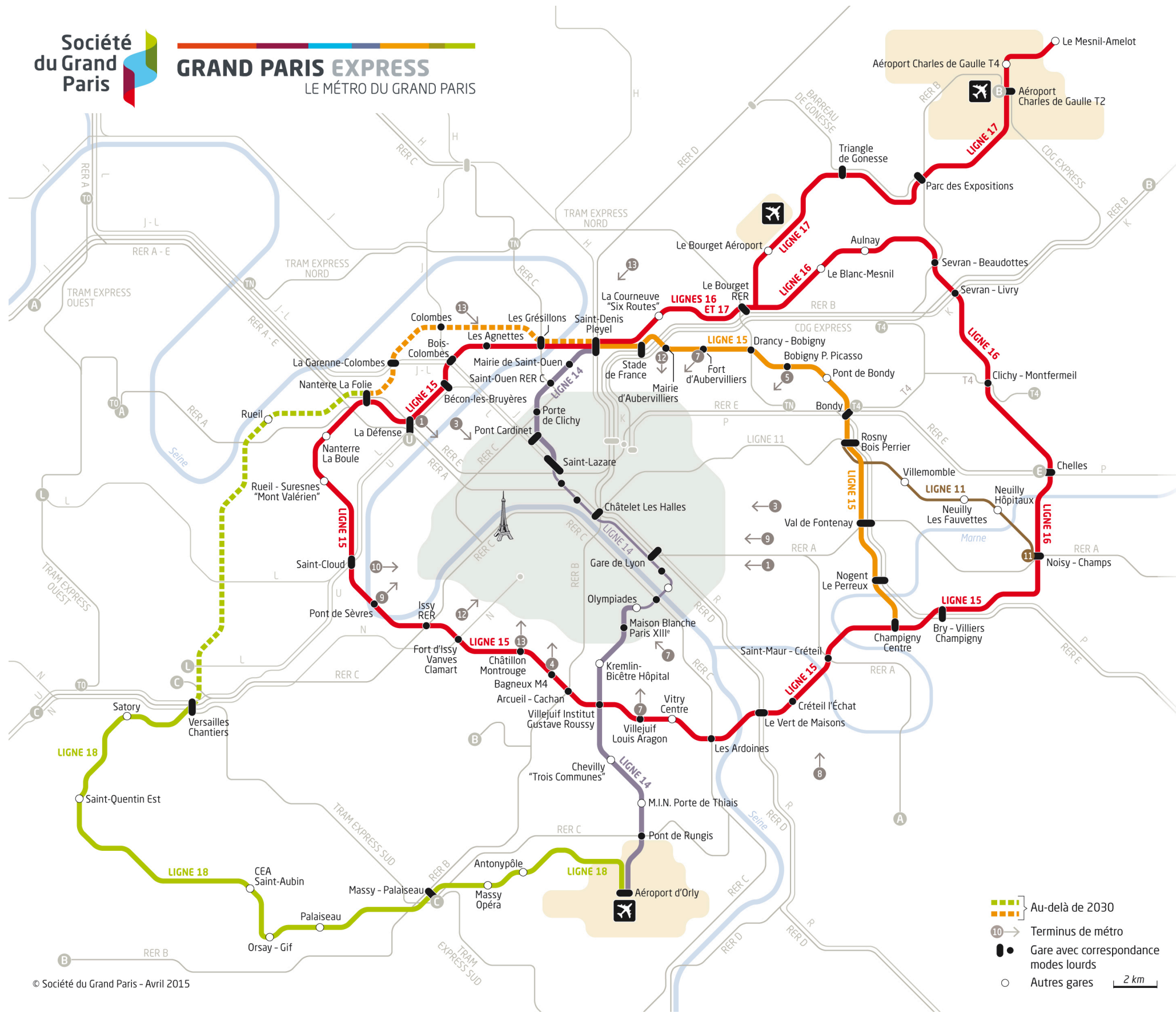
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- le réseau de transport public du Grand Paris, représenté par les **lignes « rouge »** (parties Ouest et Sud de la Ligne 15, Ligne 16, Ligne 17), « **bleue** » (Ligne 14) et « **verte** » (Ligne 18) pour environ 165 km de lignes : le réseau de transport public du Grand Paris ;
- le **réseau complémentaire structurant** (environ 40 km, dont partie Est de la Ligne 15).

Le programme répond aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le réseau Grand Paris Express est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération.



Le programme : le réseau Grand Paris Express

### 3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers »

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau Grand Paris Express fait l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables aux déclarations d'utilité publique (DUP). Chaque enquête porte sur une section spécifique du réseau, correspondant à un « tronçon » de ligne fonctionnel et cohérent en termes d'organisation des travaux.

Le présent dossier concerne l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du **projet de liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers »**, constituant la Ligne Verte (Ligne 18) du réseau de transport public du Grand Paris.

La Ligne Verte (Ligne 18) inclut également un tronçon Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030 dans le Schéma d'ensemble.

Le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne Verte (Ligne 18) comprend au total environ 35,5 km de voies, en incluant les voies de raccordement de la ligne au site de maintenance et les arrière-gares.

La ligne s'insère pour partie en souterrain et pour partie en aérien en viaduc, selon les territoires traversés. Elle compte un total de 13,9 km en viaduc soit environ 39 % du linéaire du projet, avec trois gares aériennes.

D'Est en Ouest, le projet de tronçon Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers comprend huit gares nouvelles qui sont présentées au dossier de déclaration d'utilité publique :

Les 8 gares du projet
Antony-pôle
Massy Opéra
Massy Palaiseau
Palaiseau
Orsay Gif
Saint-Quentin Est
Satory
Versailles-Chantiers

Concernant les gares de la Ligne Verte (Ligne 18) :

- la gare « Aéroport d'Orly », présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly (prolongement de la Ligne 14 Sud), n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique. Elle est présentée dans le présent dossier à titre d'information uniquement ;
- la gare « CEA Saint-Aubin » n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique en raison des incertitudes subsistant à l'heure actuelle sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Renouvelables). Cette gare fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures, conformément aux dispositions légales. Pour permettre la réalisation ultérieure de la gare « CEA Saint-Aubin », le projet de liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers » prévoit des mesures conservatoires dans le présent dossier.

Le projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de Palaiseau, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie de la Ligne Verte (Ligne 18).

A la réalisation du tunnel, du viaduc, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages annexes nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que des gares et des équipements du tunnel et du viaduc.

Trois gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers seront en correspondance avec les modes lourds de transport en commun : « Massy Palaiseau », « Versailles-Chantiers » et « Aéroport d'Orly ».

La Ligne Verte (Ligne 18) accueillera un métro automatique à capacité adaptée. Les trains circulant sur la future Ligne 18 pourront atteindre une vitesse maximale d'au moins 100 km/h et seront à roulement fer alimenté par troisième rail, d'une largeur de 2,50 m environ. Ce matériel répond de façon plus satisfaisante aux caractéristiques de la ligne (grandes inter-gares avec vitesses de pointe à 100 km/h, passage en aérien) et à la qualité de service attendue (davantage de places assises, meilleure circulation intérieure dans les voitures).

Dans la configuration de Ligne 18 assurant la liaison entre Orly et Versailles, chaque rame aura une longueur d'environ 45 m (soit un train composé de trois voitures d'environ 15 m) ; la capacité unitaire visée des rames s'établit alors autour de 350 personnes par train.

### 3.2.3 Présentation technique du projet

#### 3.2.3.1 Le tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire permet l'installation de deux voies de circulation. Sa géométrie est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement des tunneliers ;
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant ;
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.

Le tunnel se situe à des profondeurs variables : les quais des gares se situent ainsi entre 20 et 26 m de profondeur environ par rapport au terrain naturel hormis les gares aériennes « Palaiseau » (+7 m), « Orsay Gif » (+8 m) et « CEA Saint-Aubin » (gare ne faisant pas partie du présent projet soumis à enquête publique).

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage et le démontage des tunneliers en vue du creusement du tunnel. Ces puits sont creusés dans le sol ; leur profondeur peut varier selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'un futur ouvrage annexe et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce et par convoi jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage.

## PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie. Il est ensuite déplacé par convoi spécial et peut être remonté dans un nouveau puits d'entrée si nécessaire.

### 3.2.3.2 Insertion en aérien

De façon générale, les critères de choix entre insertion souterraine (en tunnel) ou aérienne (en viaduc) sont les suivants :

- la présence de contraintes d'insertion spécifiques (pistes de l'Aéroport d'Orly, faisceaux ferrés, plans d'eau, traversée de la forêt de Versailles, etc.) ;
- la présence de contraintes techniques (pentes, etc.) ;
- la qualité de l'insertion urbaine ;
- les impacts environnementaux potentiels ;
- la qualité de l'insertion paysagère.

L'analyse de l'ensemble des contraintes a conduit à la proposition d'un linéaire de viaduc d'un seul tenant entre l'Ecole polytechnique et MAGNY-LES-HAMEAUX d'une longueur totale de 13,9 km, soit environ 39 % du linéaire du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne 18.

L'insertion en aérien se fera sous forme de viaduc sur le plateau de Saclay, de PALAISEAU à MAGNY-LES-HAMEAUX (13,9 km), desservant les gares aériennes de « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin » (gare inscrite dans le programme du réseau du Grand Paris Express mais non dans le projet Ligne 18 soumis à enquête publique).

### 3.2.3.3 Les gares

Les gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers sont constituées d'ouvrages souterrains ou aériens, avec des quais situés à des élévations variant d'environ -26 m (« Versailles-Chantiers ») à +8 m (« Orsay Gif ») par rapport au terrain naturel. Les quais permettront à terme d'accueillir des trains d'une longueur de 60 m.

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport en commun existants et programmés, tout en permettant une desserte optimale des quartiers dans lesquels elle s'insère. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts.

Les gares souterraines du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments jouant un rôle de signal et portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains. Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser l'intégration urbaine des gares souterraines et la qualité de l'insertion paysagère des gares aériennes. Le traitement paysager se fera au cas par cas de manière à assurer la meilleure intégration possible des émergences dans leur environnement patrimonial.

Les gares « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin » sont des gares aériennes, composées de deux entités différentes :

- le volume de la « boîte gare » en aérien, dont le niveau des quais correspond au niveau R+2, et intégrant des espaces de circulation et locaux techniques au niveau R+1 ;
- un bâtiment voyageur.

Dans un souci de favoriser les conditions liées au développement de l'intermodalité à proximité des zones de parvis, les abords immédiats des gares feront l'objet d'aménagements assurant l'articulation et la complémentarité avec les autres modes de déplacements : réseau d'autobus, modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), modes motorisés individuels.

### 3.2.3.4 Les ouvrages techniques annexes

Il s'agit de tous les ouvrages techniques indispensables au fonctionnement du réseau : puits d'accès des secours (pompiers), puits de ventilation, ouvrages d'épuisement, postes de redressement pour l'alimentation électrique, etc.

En particulier, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 m entre deux puits d'accès des secours, ou entre un puits d'accès des secours et une gare. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

Les ouvrages de ventilation/désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 30 à 40 m<sup>2</sup> en cas de circulation possible, 20 m<sup>2</sup> lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public. Généralement, les ouvrages de ventilation/désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers.

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recevoir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel, en vue de les recueillir à un point bas du tunnel puis les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement. Des accès aux ouvrages d'épuisement devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m<sup>2</sup>, sans élévation par rapport au niveau du sol.

Les postes de redressement permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en courant continu de 1 500 volts, utilisé par les trains de la Ligne 18. Les postes de redressement seront réalisés tous les 2 km environ. En règle générale, ils sont intégrés dans les espaces des gares. Lorsque les espaces en gare ne le permettent pas, ils sont localisés à des emplacements mutualisés avec des puits d'accès de secours, dans des locaux d'environ 150 à 250 m<sup>2</sup> préférentiellement situés en surface au niveau rez-de-chaussée. Ils pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1).

Comme pour les gares, et en fonction de leur environnement patrimonial, paysager et urbain, des dispositions en matière de traitement paysager seront prises pour favoriser l'intégration des ouvrages techniques annexes.

### 3.2.3.5 Les sites industriels

Un site dédié spécifiquement aux fonctions d'exploitation et de maintenance de la Ligne Verte (Ligne 18) sera implanté sur un site situé sur la commune de Palaiseau, au Nord de l'École polytechnique.

Le site regroupe plusieurs ensembles fonctionnels en un même lieu :

- le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) qui doit permettre la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains ;
- le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de la ligne ;
- le Poste de Commande Centralisé (PCC) chargé de la direction et de l'exploitation de la ligne.

Les principales raisons du regroupement de ces fonctionnalités sur un même site résident dans la mutualisation :

- du faisceau de voies les reliant à la ligne ;
- des fonctions liées au site (accès, contrôle d'accès, sûreté, etc.) ;
- des équipements sociaux (restaurant, équipements tertiaires, etc.) puisqu'il s'agit du seul point de la ligne où seront rassemblés des effectifs significatifs.

### 3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Magny-les-Hameaux

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MAGNY-LES-HAMEAUX d'Est en Ouest le long de la RD 36, sur sa partie Nord-Est (à proximité du Golf National) et sur une longueur d'environ **2 km**. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Une section de l'infrastructure courante en aérien du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.



## **4 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune**





## 4.1 Les documents supra-communaux

### 4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Ce document intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

**Le SDRIF de 2013 prend ainsi explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.**

### 4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La ville de MAGNY-LES-HAMEAUX ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

### 4.1.3 La Charte révisée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour la période 2011-2023

La ville de MAGNY-LES-HAMEAUX fait partie du périmètre du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

Le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse est géré par le « *Syndicat Mixte d'aménagement et de gestion du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse* » dont les statuts ont été réécrits et approuvés par le comité syndical du 9 juillet 2010 puis modifiés par le comité syndical du 8 décembre 2011.

Ce parc couvre 51 communes (43 sur les Yvelines et 8 sur l'Essonne), dont trois sont concernées par le projet de réseau de transport public du Grand Paris : **Châteaufort, Gif-sur-Yvette et MAGNY-LES-HAMEAUX.**

La Charte révisée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour la période 2011-2023 (conformément à la loi n° 93.24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur du paysage) définit l'orientation générale des actions du Syndicat Mixte. Elle a été adoptée par décret du 3 novembre 2011.

Elle fixe des grands axes et des objectifs stratégiques. Si la Charte ne prend pas explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, ce dernier apparaît compatible avec les ambitions de l'axe 2 : « un territoire périurbain responsable face au changement climatique » décliné dans l'objectif stratégique : « développer des modes durables de déplacement » et concrétisé par l'objectif opérationnel : « développer et promouvoir les

*transports collectifs, améliorer l'intermodalité (bus-fer, voiture-fer, voiture-bus et vélo-fer), favoriser le covoiturage et l'autopartage ».*

**Les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité ont donc bien pris en compte les objectifs de ce document.**

## 4.2 Le PLU en vigueur

### 4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MAGNY-LES-HAMEAUX sur une longueur totale d'environ **2 km**.

Rappelons que le territoire est concerné à plusieurs titres par ce projet :

- Premièrement, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Deuxièmement, par une section de l'infrastructure courante en aérien du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur deux zones distinctes du PLU de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX : une zone urbaine et une zone agricole.

#### 4.2.1.1 La zone UZ

La zone urbaine UZ est concernée à double titre par le projet :

- D'une part par le tracé en souterrain le long de la RD 36 ;
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en limite de la commune, au niveau de l'aire de stationnement de l'entreprise Safran.

Le règlement d'urbanisme précise que la zone UZ « *est destinée à l'accueil des activités économiques : activités artisanales, tertiaires, industrielles ou de services, peu génératrices de nuisances* ».

#### 4.2.1.2 Le secteur Nb de la zone N

La zone N, uniquement impliquée ici pour son secteur Nb, est concernée à double titre par le projet :

- Par la section courante de l'infrastructure à la fois en souterrain, en viaduc, puis en tranchée couverte et ouverte, le long de la RD 36 aux abords du Golf National ;
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe le long du Golf National, en bordure de la RD 36.

Selon le règlement d'urbanisme, « *la zone N (N pour « naturelle et forestière ») recouvre des espaces devant être strictement préservés en raison de la qualité des sites, milieux naturels, paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique. (...)*

Cette zone N comprend plusieurs sous-secteurs : (...) un sous-secteur Nb sur le Golf ».

#### 4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure souterraine passe sous un secteur susceptible de contenir des vestiges archéologiques « H 06 » en limite de la RD 36, sans le remettre en cause.

**En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ce secteur, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause sa destination.**

**En revanche, le tracé en aérien traverse un espace boisé classé (EBC) du secteur Nb. Le projet remet donc en cause partiellement la destination de cet EBC. Il convient de réduire pour partie ce dernier au droit des emprises du tracé en viaduc afin de permettre la réalisation du projet.**

Les évolutions graphiques et réglementaires apportées dans le présent dossier visent à ne pas interdire l'implantation des composantes du réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire communal. Ainsi, l'implantation des éléments de projet nécessite la réduction d'un Espace Boisé Classé sur une emprise de 850 m<sup>2</sup> environ.

Les principales caractéristiques du projet sont présentées en Pièce D. Au regard de la sensibilité environnementale de la zone concernée, la caractérisation de l'état initial et le détail des effets du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire et si besoin compenser les incidences du projet sur l'environnement sont présentées dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête publique (Pièce G).\*

#### 4.2.3 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Servitudes de protection des monuments historiques. Edifices classés ou inscrits (AC1) : Porte de Mérentais ;
- Servitudes de protection des sites et des monuments naturels (AC2) : site inscrit de la vallée de Chevreuse ;
- Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques : lignes aériennes ou souterraines (I4) ;
- Servitudes liées à l'interdiction d'accès limitrophe à la route express RD 36 ;
- Servitudes radioélectriques de protection contre les perturbations (PT1) ;
- Servitudes radioélectriques de protection contre les obstacles (PT1) ;
- Servitudes liées à l'aérodrome de Toussus-le-Noble ;
- Zone spéciale de dégagement du réseau Villejust EDF ;
- Zone *non aedificandi* de 75 m de part et d'autre de l'axe des RD 36 et RD 91 ;

\* Pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, le présent dossier ne contient plus de création d'emplacements réservés au bénéfice de la SGP.

- Zone de protection relative à l'isolement acoustique vis-à-vis des voies bruyantes ;
- Servitude relative à la recherche et à l'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux.

Toutefois, seule la servitude relative aux canalisations électriques imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol est à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain.

Néanmoins, pour la section courante de l'infrastructure en viaduc et les ouvrages techniques annexes, les servitudes de surface sont à prendre en compte.

**Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.**

Cette même partie du territoire communal traversée par le projet est également concernée par :

- Le risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, figurant dans le dossier départemental des risques majeurs du département des Yvelines d'août 2005.

**Les éléments constitutifs du projet respecteront les dispositions induites par ces documents qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.**

#### 4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Dans le préambule du PADD de MAGNY-LES-HAMEAUX, le texte précise notamment :

**« Faciliter la mobilité, par la mise en place de liaisons vertes**

*Les déplacements sont de plus en plus nombreux, il faut donc gérer la répartition des différents modes pour faciliter la mobilité de l'ensemble des usagers de la commune, et limiter la congestion par le trafic routier. Magny-les-Hameaux se situe à proximité d'axes régionaux structurants mais y est très difficilement reliée. Cependant, la question de l'enclavement de la commune de Magny-les-Hameaux se pose à une échelle supra-communale. Il s'agit donc de mener une réflexion pour le désenclavement de la commune, tout en répondant aux problématiques de qualité de vie. Ainsi, le projet devra développer l'attractivité des déplacements piétons, vélos et des transports en commun en ayant comme double objectif de relier Magny-les-Hameaux à son environnement et de faciliter les liaisons internes à la commune (zone urbaine – espaces verts – hameaux) par des liaisons vertes.*

*Le PLU sera compatible avec les orientations du Plan Local des Déplacements de St-Quentin-en-Yvelines. »*

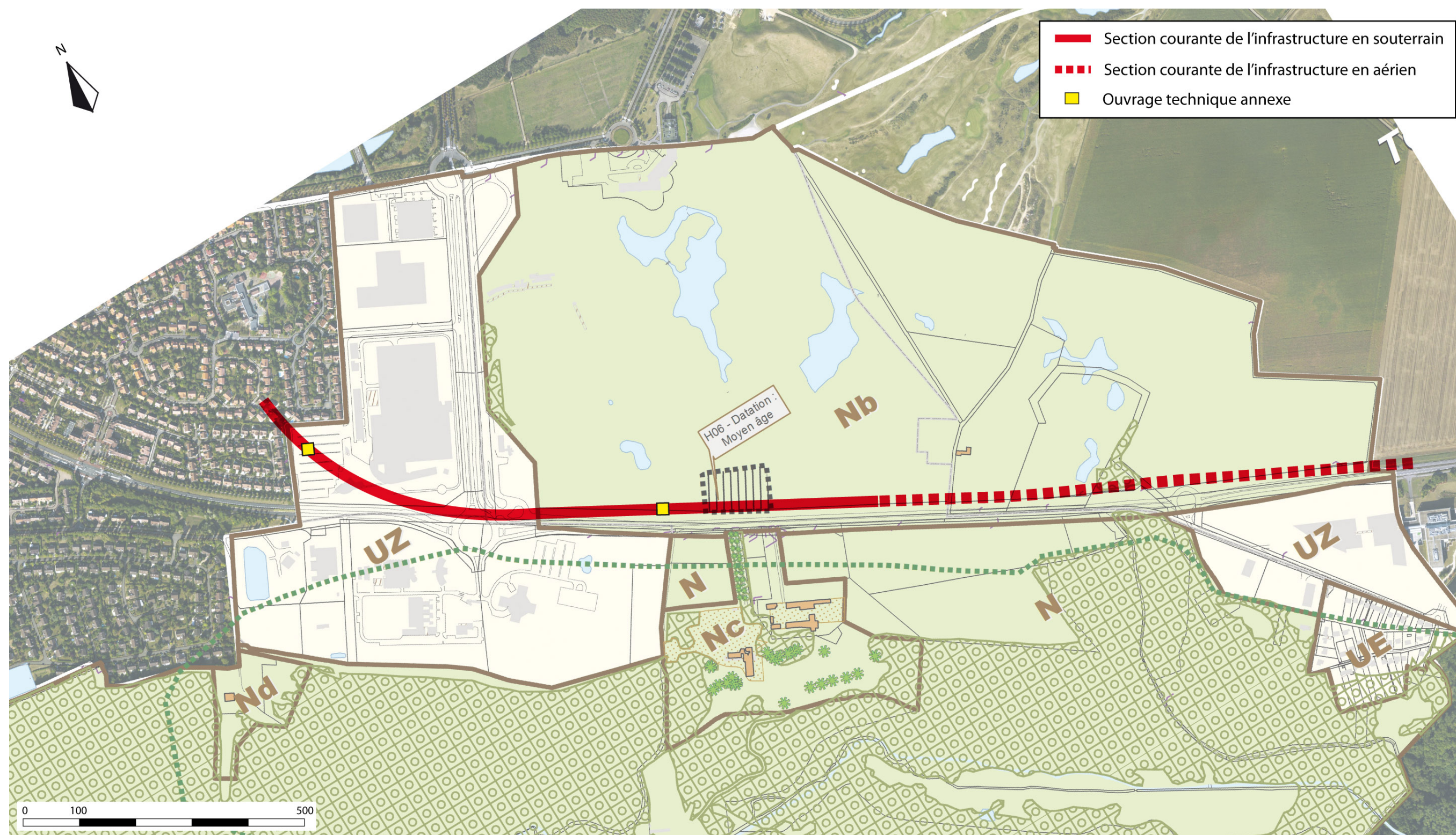
Le développement du réseau de transports en commun dans la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est identifié comme un objectif par le PADD.

**Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.**

#### 4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le PLU de la ville de MAGNY LES HAMEAUX ne comporte pas d'orientations d'aménagement.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE MAGNY-LES-HAMEAUX  
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



Nota : Document informatif sans valeur réglementaire - Les éléments de projet figurés sur le plan sont des symboles ne donnant aucune indication de surface.

### 4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de MAGNY-LES-HAMEAUX au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- **Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.**
- **Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**
- **L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :** \*
  - **De réduire un Espace Boisé Classé sous les emprises de la section courante en aérien.**
  - **De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sur les emprises de l'infrastructure en aérien.**
  - **De définir un second emplacement réservé également au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises d'un ouvrage technique annexe.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

#### 4.3.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité

Les articles R. 151-27 et R. 151-28 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du Plan Local d'Urbanisme précisent que des règles particulières peuvent être applicables aux « **Equipements d'intérêt collectif et services publics** » intitulés dans le code en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016 « **Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif** » (CINASPIC). Le projet et ses différentes composantes en font naturellement partie. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet du Grand Paris Express.

Quoi qu'il en soit, dans le cas où cette notion est définie dans un des documents du PLU (Rapport de présentation, Lexique, etc.), il est nécessaire de vérifier que le projet de Ligne 18 s'inscrit bien dans la définition proposée. Le lexique du règlement du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX liste les différentes destination mais renvoie directement à la définition des CINASPIC du Code de l'Urbanisme dans laquelle le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place. Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.

\* Pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, le présent dossier ne contient plus de création d'emplacements réservés au bénéfice de la SGP.

#### 4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document 2.2, dans la partie « IV. Explication et justification des dispositions du Plan local d'urbanisme » à la fin du chapitre « B Détail et justifications des évolutions réglementaires et de zonage POS/PLU » :

##### **9. La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris**

##### **Exposé des motifs des changements apportés**

Le rapport de présentation a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;

- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

#### 4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante : \*

- **L'Espace Boisé Classé situé en bordure de la RD 36 sera réduit sur une surface d'environ 850 m<sup>2</sup> sous les emprises de la section courante en aérien.**
- **Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en aérien. Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 1,3 ha, portera le n°4.**
- **Un second emplacement réservé est également défini sous les emprises d'un ouvrage technique annexe situé en zone naturelle. Cet emplacement réservé porte le n°5 et possède une superficie totale d'environ 2 500 m<sup>2</sup>.**

#### 4.3.4 Evolutions du règlement induites par le projet

Après analyse du libellé des articles du règlement d'urbanisme des zones traversées, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Compte tenu des caractéristiques propres du projet rappelées ci-dessus et de la rédaction du règlement des PLU en vigueur, les évolutions pourront toucher les articles suivants :

- Dans les Dispositions Générales : l'article 6 « Ouvrages Annexes ».
- L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
- L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- Pour les zones où seront localisés des sections du tracé en surface (viaduc, tranchée ouverte et/ou au sol), des ouvrages techniques annexes\*, c'est un ensemble plus large

\* Pour tenir compte des échanges ayant eu lieu au cours de la Réunion d'Examen Conjoint, le présent dossier ne contient plus de création d'emplacements réservés au bénéfice de la SGP.

d'articles qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront, bien sûr, proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront implantés sur des parcelles cadastrées et soumis au régime des autorisations d'urbanisme :

- L'article 4 « Réseaux divers ».
- L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
- L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
- L'article 8 « Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même unité foncière ».
- L'article 9 « Emprise au sol ».
- L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
- L'article 11 « Aspect extérieur des constructions ».
- L'article 12 « Stationnement ».
- L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

Les articles des zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir.

Les éventuels besoins d'évolution des articles (6, 7, 8, 9 et 13) sont liés à la même problématique : **celle des terrains d'assiette des composantes au niveau du sol du réseau de transport public du Grand Paris, que sont les émergences des gares et les ouvrages techniques annexes.**

En effet, pour ceux-ci, la Société du Grand Paris se propose de **n'acquiescer que les emprises strictement nécessaires à leur implantation, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.** Ce choix est guidé par le souci d'impacter le moins possible le foncier public ou privé.

Les évolutions éventuelles de ces articles auront donc pour objet d'autoriser ce mode d'implantation.

\* Rappelons qu'il s'agit des bouches d'aération, puits de ventilation, puits de secours, postes de redressement, sous-stations électriques, etc.

Le tableau aux pages suivantes décrit les évolutions du règlement de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>	
<p>Dans son lexique, le règlement mentionne les « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » :</p> <p>« DESTINATIONS DES LOCAUX :</p> <p><i>Habitation : Cette destination comprend tous les logements.</i></p> <p><i>Hébergement hôtelier : Cette destination concerne les établissements commerciaux d'hébergement classés de type hôtel et résidences de tourisme définies par l'arrêté du 14 février 1986 ou tout texte qui s'y substituera.</i></p> <p><i>Bureaux : Cette destination comprend les locaux et annexes dépendant d'organisme publics ou privés (y compris les professions libérales) ou de personnes physiques et où sont exercées des fonctions telles que : direction, gestion, études, conception, informatique, recherche et développement.</i></p> <p><i>Commerce : Cette destination comprend les locaux affectés à la vente de produits ou de services et accessibles à la clientèle, et leurs locaux accessoires. Pour être rattachés à cette destination, les locaux d'entrepôt ne doivent pas représenter plus du tiers de la surface totale.</i></p> <p><i>Industrie.</i></p> <p><i>Exploitation agricole ou forestière.</i></p> <p><i>Fonction d'entrepôt.</i></p> <p><i>Construction et installation nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.</i></p> <p><i>Équipement public ou équipement privés d'intérêt collectif. »</i></p> <p><b>Cette dispose renvoie directement à la définition des CINASPIC du Code de l'Urbanisme dans laquelle le projet du réseau de transport public du Grand Paris y trouve sa place. Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.</b></p>	<p>/</p>
<b>Dispositions générales – Article 6 « Ouvrages Annexes »</b>	
<p>Les dispositions générales du règlement dans son <b>article 6</b> « <i>Ouvrages annexes</i> » indique :</p> <p>« <i>Nonobstant les dispositions d'urbanisme du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (château d'eau, pylône électrique, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques, station de traitement des eaux, lagunage, poste de refoulement par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne peuvent être autorisés dans toutes les zones quelle que soit leur hauteur. »</i></p> <p>Cette disposition autorise les ouvrages techniques annexes d'utilité publique et les exonère des règles de hauteur fixées par le règlement des différentes zones. La définition des ouvrages techniques présente une liste non exhaustive dans laquelle les ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris peuvent naturellement s'inclure. Toutefois, il apparaît plus judicieux de mentionner explicitement le projet dans cette définition des ouvrages annexes.</p> <p><b>Par conséquent, après mise en compatibilité de cet article 6, les ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris sont donc autorisés dans toutes les zones du règlement et sont exonérés des règles de hauteur fixées par les articles 10.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article 6 est la suivante :</b></p> <p>« <i>Nonobstant les dispositions d'urbanisme du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (château d'eau, pylône électrique, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques, station de traitement des eaux, lagunage, poste de refoulement par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne <u>ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> peuvent être autorisés dans toutes les zones quelle que soit leur hauteur. »</i></p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Zone UZ</b>	
<p><b>Les articles UZ 1, 2, 8 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p><b>L'article UZ 6</b> indique :</p> <p>« 1. Une marge de recul de 5 mètres est imposée le long des voies. 2. Le long de la RD36, cette marge de recul est portée à 75 mètres. Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UZ 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UZ 6 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>
<p><b>L'article UZ 7</b> indique notamment :</p> <p>« En UZ, UZb, UZc, les constructions doivent respecter une marge de recul de 5 mètres minimum par rapport aux limites séparatives. (...) »</p> <p>Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UZ 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UZ 7 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>
<p><b>L'article UZ 9</b> indique notamment :</p> <p>« En UZ et UZa, l'emprise au sol maximum ne peut excéder 60 % de la surface des terrains. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UZ 9 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.</u> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Zone UZ (suite)</b>	
<p><b>L'article UZ 12</b> indique notamment :</p> <p>« 1. STATIONNEMENT DES VÉHICULES</p> <p><i>Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées et doit être conforme aux normes minimales suivantes (...)</i></p> <p><i>Équipements publics et d'intérêt collectif : Les normes de stationnement feront l'objet d'une étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire. »</i></p> <p>Les dispositions de l'article UZ 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p><b>Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.</b></p> <p>L'article UZ 12 indique également :</p> <p>« 2. STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES</p> <p><i>Pour les constructions à usage d'activités et les équipements collectifs, on prévoira un emplacement couvert avec 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de SHON. »</i></p> <p>Or, cette disposition peut s'avérer incompatible pour les ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les en exempter.</p> <p><b>Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de partie « 2. STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES » de l'article UZ 12 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.</u> »</p>
<p><b>L'article UZ 13</b> indique notamment :</p> <p>« 1. ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS</p> <p><i>Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour deux emplacements.</i></p> <p><i>20 % au minimum de la superficie totale des terrains doivent être aménagés en espaces verts et plantés.</i></p> <p>2. ESSENCES VÉGÉTALES</p> <p><i>Elles seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement. »</i></p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UZ 13 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
<b>Zone N, secteur Nb</b>	
<p><b>Les articles N 1, 2, 6, 8, 9, 10, 11 et 12 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/



ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Zone N, secteur Nb (suite)</b>	
<p><b>L'article N 4</b> indique notamment :</p> <p>« 3. AUTRES RESEAUX (...) »</p> <p><i>Les lignes d'alimentation par câble à construire sur le domaine public ou privé seront réalisées en réseau souterrain.</i></p> <p><i>Les locaux et installations techniques (boîtiers, coffrets, armoires, regards) nécessaires au fonctionnement des réseaux doivent être intégrés au paysage urbain. »</i></p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>Le complément de rédaction inséré dans la partie 3 « AUTRES RESEAUX » de l'article N 4 est le suivant :</b></p> <p>« <i>Les lignes d'alimentation par câble à construire sur le domaine public ou privé seront réalisées en réseau souterrain.</i></p> <p><i><u>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</p>
<p><b>L'article N 7</b> indique :</p> <p>« 1. <i>Lorsque les constructions nouvelles ou les extensions de constructions existantes ne joignent pas les limites séparatives, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à édifier au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à 3 mètres.</i></p> <p>2. <i>En cas de présence de cours d'eau, de fossé d'écoulement des eaux pluviales ou de haie bocagère à conserver ou à créer, les constructions doivent être implantées selon un recul permettant la conservation et l'entretien de ces éléments. »</i></p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article N 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article N 7 est la suivante :</b></p> <p>« 3. <i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</i> »</p>
<p><b>L'article N 13</b> indique :</p> <p>« <i>Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent.</i></p> <p><i>Les installations nuisantes dans le paysage et les dépôts doivent être entourés d'un écran de plantations d'arbres à feuilles persistantes. Les essences végétales seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement. »</i></p> <p>Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article N 13 est la suivante :</b></p> <p>« <i>Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent.</i></p> <p><i>Les installations nuisantes dans le paysage et les dépôts doivent être entourés d'un écran de plantations d'arbres à feuilles persistantes. Les essences végétales seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement.</i></p> <p><i><u>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</p>

## 4.4 Evaluation environnementale

### 4.4.1 Objectifs de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, contenu et articulation avec les autres documents d'urbanisme

#### 4.4.1.1 Cadre réglementaire

En application des dispositions des articles L. 104-2 et R. 104-1 du Code de l'Urbanisme, certaines procédures d'évolution des documents d'urbanisme qui permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 sont soumises à évaluation environnementale.

La mise en compatibilité ne prévoit que des adaptations ponctuelles du document visant d'une part à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport en souterrain, et à adapter les règles régissant les constructions au sol, afin de rendre possibles l'implantation en surface des émergences du réseau de transport (gares et ouvrages techniques annexes). Toutefois, la notion de susceptibilité a été considérée dans une interprétation large. De ce fait, le présent dossier de mise en compatibilité fait l'objet d'une évaluation environnementale.

#### 4.4.1.2 Objectif de l'évaluation environnementale, contenu de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale des évolutions des documents d'urbanisme est requise dès lors que la mise en œuvre de l'évolution du droit du sol est susceptible d'engendrer des effets significatifs sur l'environnement.

Elle a pour objectif d'identifier les incidences notables sur l'environnement que la mise en œuvre des évolutions apportées au document d'urbanisme pourrait engendrer. Ainsi, l'objet de l'évaluation environnementale est l'évolution du droit des sols, visant à permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'inscrit dans le cadre plus large de la prise en compte de l'environnement dans la définition du projet de réseau de transport public du Grand Paris. En effet, le projet tel que soumis à la procédure d'enquête publique a préalablement fait l'objet :

- D'une évaluation stratégique environnementale en application de la directive 2001/42/CE et de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, jointe au dossier de débat public ;
- D'une déclaration au titre de l'article L. 122-10 du Code de l'Environnement, précisant la manière dont il a été tenu compte du rapport d'évaluation environnementale et les motifs qui ont fondé les choix opérés lors de l'élaboration du Schéma d'ensemble, prévu par l'article 2 de la loi Grand Paris ;
- D'une étude d'impact, en application de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement.

D'autre part, lors de l'élaboration du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX, approuvé par délibération du Conseil Municipal le 21 février 2008, le rapport de présentation du PLU de la commune s'est accompagné d'un état initial de l'environnement en application de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), qui dispose que les PLU « exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services ».

#### 4.4.1.3 Articulation avec les documents de planification supracommunaux

La procédure de mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX est compatible avec les différents documents supracommunaux applicables sur son territoire. Ainsi, elle répond aux objectifs et prescriptions fixés par :

- **Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** (SDRIF) approuvé en décembre 2013, suite à la procédure de révision du SDRIF de 1994. Ce document intègre explicitement la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. En effet, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est notamment évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».
- **Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France** (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014. Le PDUIF intègre le projet de réseau de transport public du Grand Paris et se fixe comme défi de rendre les transports en commun plus attractifs afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux** (SDAGE) du bassin Seine Normandie dont les 4 enjeux principaux sont :
  - Protéger la santé et l'environnement - améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques ;
  - Anticiper les situations de crise, inondation et sécheresse ;
  - Renforcer, développer et pérenniser les politiques de gestion locale ;
  - Favoriser un financement ambitieux et équilibré.
- **Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « Orge-Yvette »**, dont la révision a été approuvée le 2 juillet 2014. Le SAGE est un document de planification qui permet de décliner localement les orientations du SDAGE. Le SAGE porte sur un périmètre hydrographique cohérent et détermine de façon concertée les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, et de préservation de la ressource en eau.
- **Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de l'Ile-de-France** (SRCAE), approuvé le 14 décembre 2012, et qui fixe les grandes orientations stratégiques du territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

- **Le Plan Régional de la Qualité de l’Air (PRQA)** : approuvé en novembre 2009, il met en avant la nécessité :
  - D’atteindre les objectifs de qualité de l’air fixés par la réglementation ou par l’Organisation Mondiale de la Santé, en particulier pour les polluants pour lesquels on observe en Ile-de-France des dépassements (particules PM10 et PM2,5, dioxyde d’azote NO2, ozone O3, benzène C6H6 à proximité immédiate d’axes majeurs de trafic ou sources importantes de polluant) ;
  - De diminuer les émissions d’autres polluants tels que les pesticides, les dioxines et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (famille de composés à forte toxicité) et de limiter l’exposition des Franciliens ;
  - D’accompagner les évolutions nationales en termes de surveillance et de réglementation de l’air intérieur.
- **Le Plan de Protection de l’Atmosphère révisé pour la Région d’Ile-de-France (PPA Ile-de-France)**, approuvé par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013. Le PPA Ile-de-France s’inscrit dans un lien de compatibilité avec le SRCAE vise notamment à améliorer la qualité de l’air, en proposant la mise en œuvre de mesures pour ramener la concentration de polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites.
- **Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d’Ile-de-France (SRCE)**, adopté le 21 octobre 2013. Associant l’Etat et un comité régional, il constitue le document-cadre en matière de politique de préservation et de constitution de la « Trame verte et bleue » à l’échelle régionale. Son objectif est d’enrayer la perte de biodiversité, de participer à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles.
- **La Charte révisée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour la période 2011-2023** (conformément à la loi n° 93.24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur du paysage) définit l’orientation générale des actions du Syndicat Mixte. Elle a été adoptée par décret du 3 novembre 2011. Elle fixe des grands axes et des objectifs stratégiques qui mettent plus particulièrement en avant la nécessité de développer des modes durables de déplacement. Ce souci prend place parmi les ambitions de l’axe 2 : « un territoire périurbain responsable face au changement climatique » décliné dans l’objectif stratégique : « développer des modes durables de déplacement » et concrétisé par l’objectif opérationnel : « développer et promouvoir les transports collectifs, améliorer l’intermodalité (bus-fer, voiture-fer, voiture-bus et vélo-fer), favoriser le covoiturage et l’autopartage ».

#### 4.4.2 Analyse de l’état initial de l’environnement

##### 4.4.2.1 La délimitation des secteurs impactés par la MECDU

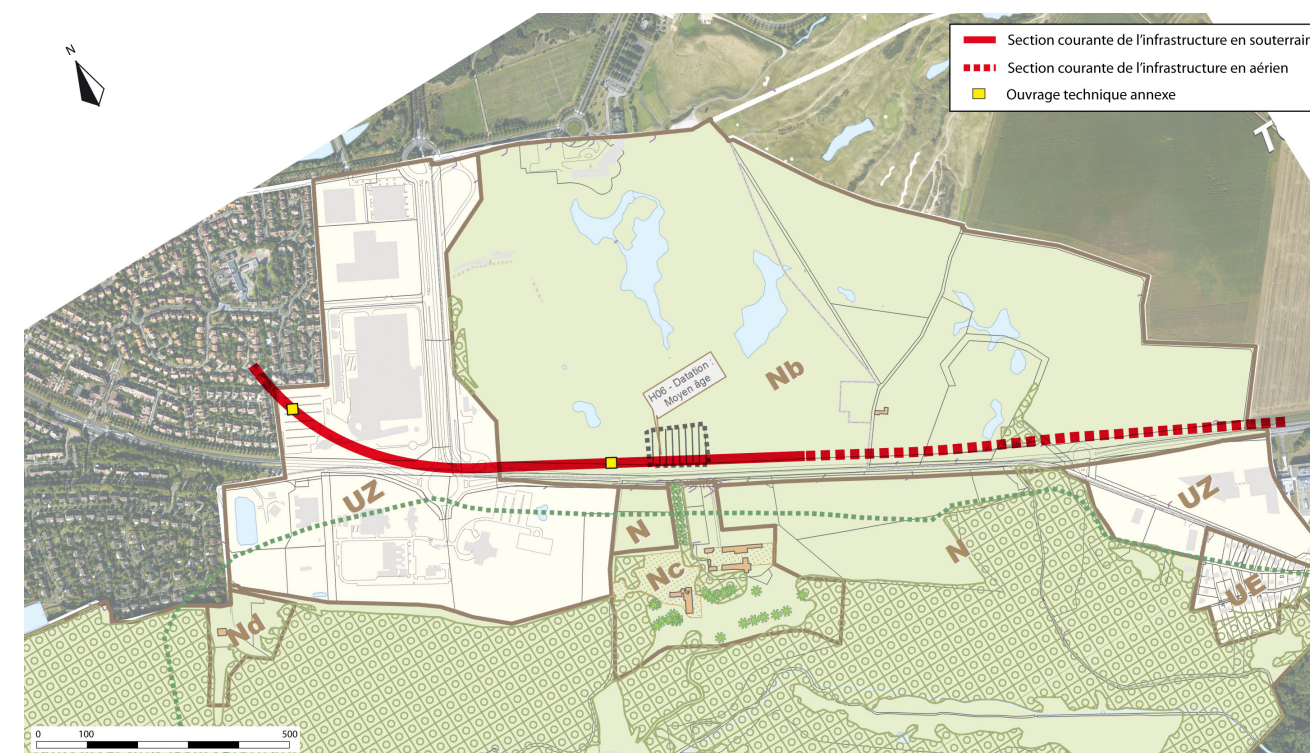
##### Echelles d’analyse

Pour l’évaluation des incidences éventuelles sur l’environnement de la mise en compatibilité des documents d’urbanisme, les périmètres d’études retenus correspondent soit à des analyses effectuées à l’échelle communale, soit à des analyses effectuées à l’échelle des zonages réglementaires des PLU ou POS concernés.

#### Les secteurs impactés par la MECDU à Magny-les-Hameaux

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MAGNY-LES-HAMEAUX d’Est en Ouest le long de la RD 36, sur sa partie Nord-Est (à proximité du Golf National) et sur une longueur d’environ **2 km**. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l’infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Une section de l’infrastructure courante en aérien du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L’implantation de deux ouvrages techniques annexes.



Tracé du réseau de transport public du Grand Paris sur le plan de zonage de Magny-les-Hameaux

Nota : Document informatif sans valeur réglementaire - Les éléments de projet figurés sur le plan sont des symboles ne donnant aucune indication de surface.

Le tracé est implanté sur deux zones distinctes du PLU de la ville de MAGNY-LES-HAMEAUX : une zone urbaine et une zone agricole. Ces deux zones font l’objet d’une mise en compatibilité :

- La zone urbaine UZ, « destinée à l’accueil des activités économiques : activités artisanales, tertiaires, industrielles ou de services, peu génératrices de nuisances », est concernée par le tracé en souterrain le long de la RD 36 et par l’implantation d’un ouvrage technique annexe en limite de la commune, au niveau de l’aire de stationnement de l’entreprise Safran. Ses articles 6, 7, 9, 12 et 13 ont été mis en compatibilité pour permettre la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- La zone N « (N pour « naturelle et forestière ») recouvre des espaces devant être strictement préservés en raison de la qualité des sites, milieux naturels, paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique », et plus précisément son sous-secteur Nb correspondant au Golf National, est concernée par la section courante de l'infrastructure à la fois en souterrain, en aérien le long de la RD 36 aux abords du Golf National et par l'implantation d'un ouvrage technique annexe le long du Golf, en bordure de la RD 36. Ses articles 4, 7 et 13 ont été mis en compatibilité pour permettre la réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage est modifié de la manière suivante :

- L'Espace Boisé Classé situé en bordure de la RD 36 est réduit sur une surface d'environ 850 m<sup>2</sup> sous les emprises de la section courante en aérien.

4.4.2.2 Le contexte géographique

Située dans la partie Est du département des Yvelines, et limitrophe du département de l'Essonne, la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est une des 81 communes de l'arrondissement de Rambouillet, canton de Chevreuse.

D'une superficie de 1 664 hectares (dont les trois quarts en espaces agricoles, forestiers et naturels), la ville s'étend sur le plateau de Cressely-Beauplan, situé entre la vallée de la Mérantaise et celle du Rhodon. L'altitude moyenne du plateau est de 162 mètres. Elle atteint son maximum à l'Orme au Berger (166 m) et le point le moins élevé de la commune est celui où la Mérantaise pénètre sur Châteaufort (98 m).

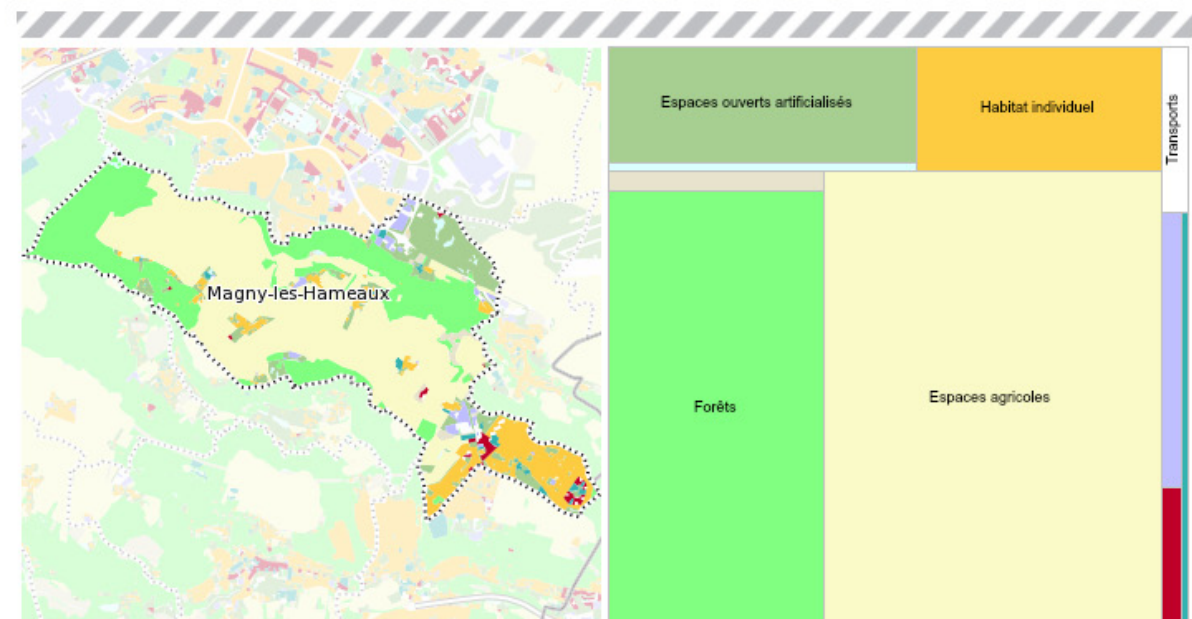
À 27 km au Sud-Ouest de Paris et 12 km de Versailles, la commune est desservie par la RD 36, au Nord, reliant Trappes à Palaiseau.

4.4.2.3 L'occupation du sol

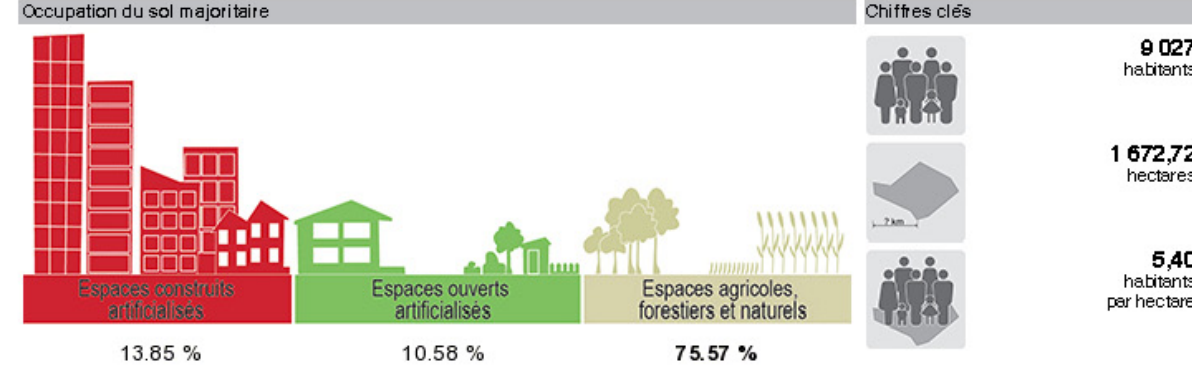
Selon la cartographie du Mode d'Occupation des Sols, réalisée par l'IAU en 2012, le territoire de MAGNY-LES-HAMEAUX est occupé à 13,8 % par des espaces construits artificialisés (habitat individuel, collectif, activités, équipements, etc.), à 10,6 % par des espaces ouverts artificialisés (parcs et jardins, jardins familiaux, etc.) et à 75,6 % par du rural (espaces agricoles et bois ou forêt essentiellement).

Les zones du PLU mises en compatibilité pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris sont occupées majoritairement par le sous-secteur du Golf, à proximité de la RD 36, et une zone d'activités économiques.

**En termes d'occupation du sol, le territoire de la commune présente des enjeux importants : la présence d'espaces agricoles et boisés à préserver, qui couvrent environ trois quarts du territoire communal.**



Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan	2008-2012 : principales mutations
1 Forêts	462,92	-0,25	0,00	462,67	-0,25	
2 Milieux semi-naturels	20,56	-1,25	2,61	21,92	1,36	
3 Espaces agricoles	770,20	-3,71	0,00	766,49	-3,71	Espaces agricoles -3.71 ha
4 Eau	12,14	0,00	0,00	12,14	0,00	
Espaces agricoles, forestiers et naturels	1 265,82	-2,60	0,00	1 263,22	-2,60	
5 Espaces ouverts artificialisés	179,36	-3,90	2,13	177,58	-1,78	
Espaces ouverts artificialisés	179,36	-3,90	2,13	177,58	-1,78	
6 Habitat individuel	150,59	0,00	2,24	152,83	2,24	Habitat individuel +2.24 ha
7 Habitat collectif	11,91	0,00	1,73	13,64	1,73	
8 Activités	26,16	0,00	1,84	28,00	1,84	
9 Equipements	15,59	-1,48	0,44	14,55	-1,04	
10 Transports	22,18	0,00	0,39	22,58	0,39	
11 Carrières, décharges et chantiers	1,09	-0,89	0,10	0,31	-0,79	
Espaces construits artificialisés	227,53	-1,48	5,85	231,91	4,38	
Total	1 672,72	-7,98	7,98	1 672,72	0	



Sources : Occupation du sol : IAU IdF (Mos 2008-2012) Population : Insee (RGF 2010)

4.4.2.4 L'air

L'indice Citeair caractérise la qualité de l'air. Indice commun de la qualité de l'air en Europe, il est déterminé à partir des niveaux de pollutions mesurés par les stations de fonds urbaines et périurbaines de l'agglomération et prend en compte les différents polluants atmosphériques. Il se traduit par un chiffre allant de 0 à > 100, associé à un qualificatif de très faible à très élevé.

Le bilan de l'année 2014 dans la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est globalement bon, avec 85 % des journées avec une pollution très faible à faible, 13,4 % des journées avec une pollution moyenne, 1,3 % (5 jours) avec une pollution élevée et 0,3 % (1 jour) avec une pollution très élevée.

Les résultats de l'année 2014 sur le département des Yvelines témoignent d'une moins bonne qualité de l'air à l'échelle du département que de la commune (74,5 % des journées avec un indice de très faible à faible).

**Les émissions de polluants**

Selon l'estimation faite par Airparif en 2014, les émissions totales de polluants à MAGNY-LES-HAMEAUX étaient composées en 2012 :

- De 53 t d'oxydes d'azote (NOx) dus à majoritairement au trafic routier ;
- De 1 t de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) produits essentiellement par le résidentiel et le tertiaire ;
- De 70 t de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), principalement d'origine naturelle ;
- De 15 t de particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres (PM<sub>10</sub>) émis en majorité par le résidentiel et le tertiaire ;
- De 10 t de particules fines en suspension dans l'air (PM<sub>2,5</sub>) produits essentiellement par le résidentiel et le tertiaire ;
- De 23 kt de gaz à effet de serre (GES) émis en majorité par le résidentiel et le tertiaire.

*Contribution en % des différents secteurs d'activités aux émissions de polluants pour la commune de Magny-les-Hameaux (estimations faites en 2014 pour l'année 2012 ; source : Airparif)*

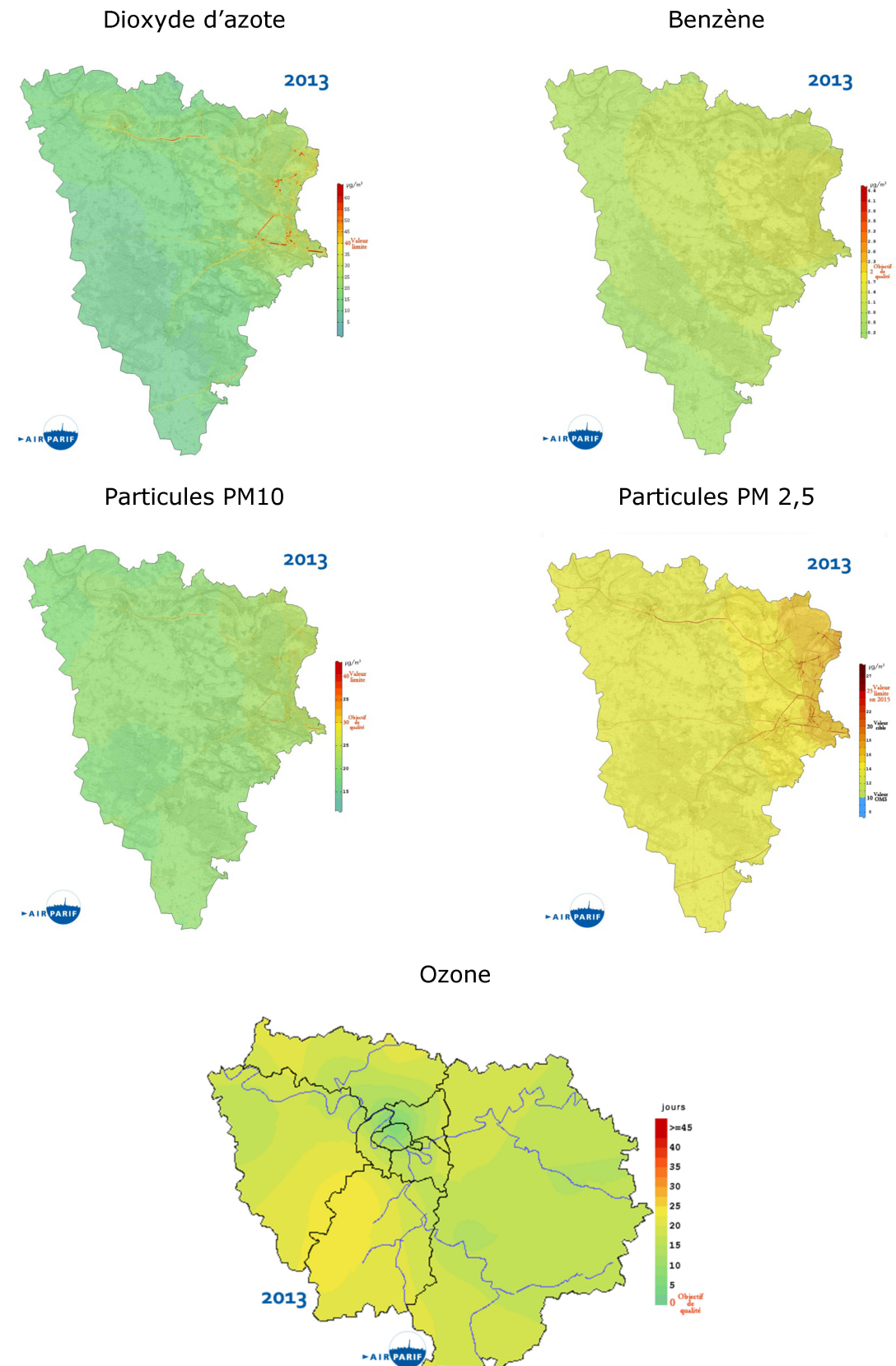
**Les concentrations de polluants**

A l'écart des grandes infrastructures de transport routier, la concentration de polluants à MAGNY-LES-HAMEAUX était, en 2013, inférieure aux valeurs limites ou objectifs de qualité.

**La qualité de l'air à MAGNY-LES-HAMEAUX présente des indicateurs globalement positifs. Le résidentiel et le tertiaire sont les principaux postes d'émission de polluants à l'échelle de la commune, devant le trafic routier.**

**La préservation de la qualité de l'air à l'échelle du territoire communal est un enjeu fort, en cohérence avec les objectifs du Plan Régional de la Qualité de l'Air et du projet de Schéma Régional de Climat Air et de l'Energie d'Île de France.**

**Concentrations de polluants en 2013 dans les Yvelines**



L'ozone, polluant secondaire, se caractérise par des niveaux de fond plus importants en zones périurbaine et rurale. Ce polluant n'est pas surveillé à proximité immédiate du trafic routier, les teneurs y étant faibles en raison de transformations chimiques. Pour bien illustrer ce comportement spatial de l'ozone, les cartes sont présentées à l'échelle régionale.

4.4.2.5 Le climat

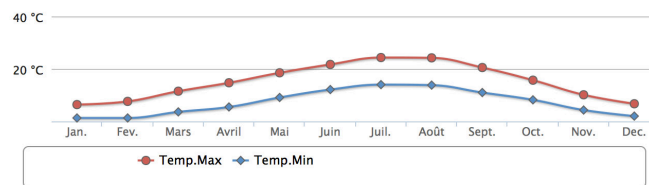
Climat local

Les caractéristiques climatiques de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX sont assimilables à celles de Paris et de la petite couronne, soumis à un climat océanique dégradé.

A l'intérieur des continents, le climat tempéré océanique se dégrade :

- L'amplitude thermique sur l'année augmente : il fait plus froid en hiver et plus chaud en été.
- Les précipitations annuelles en plaines sont moins importantes.
- Les vents perdent de leur force.
- Des hivers généralement frais, avec parfois des pointes de froid (moyenne de 2°C en janvier).
- Des étés plutôt chauds et secs.
- Des précipitations moyennes.

Les températures



Les températures normales mensuelles entre 1981 et 2010 à la station de Trappes  
Source : Météo France

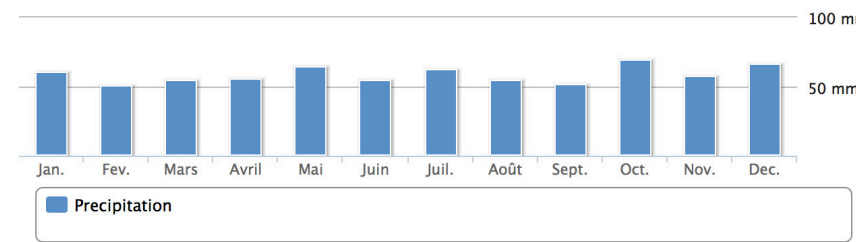
Entre 1981 et 2010, à la station météorologique de Trappes, à proximité de Trappes, une amplitude thermique moyenne assez faible a été constatée avec une température moyenne maximale annuelle de 15,2°C et une température moyenne minimale annuelle de 7,2°C. Le mois de janvier est le mois le plus froid. Le mois d'août est le mois le plus chaud

L'effet de l'îlot de chaleur parisien a bien entendu une conséquence sur le nombre moyen de jours de gel par an. S'il ne gèle pas plus de 5 à 15 jours à Paris, on dépasse les 40 jours en grande banlieue, sur une zone au-delà de 30 à 40 km du centre de la capitale.

L'ensoleillement

Si on la compare à d'autres régions de France, l'Ile-de-France n'est pas une région très ensoleillée. Si le soleil brille environ 1 700 heures par an, la moyenne nationale est d'environ 1 850 heures. Le minimum d'ensoleillement est observé en décembre, à la fois parce que les journées sont courtes mais également très grises. Le mois le plus ensoleillé est août. Sur la station de Trappes, la moyenne est de 1644 heures depuis 2002.

Les précipitations



En 1981 et 2010, la station de Trappes a enregistré, en moyenne, 118,5 jours de précipitations supérieures à 1 mm. La hauteur moyenne de précipitations a été de 694,2 mm.

La pluviométrie entre 1981 et 2010 à la station de Trappes  
Source : Météo France

**Le territoire de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX se caractérise, à l'instar du reste de l'Ile-de-France, par un climat océanique dégradé. L'enjeu pour l'évolution du territoire communal est de s'inscrire en cohérence avec les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre identifiés par le PDU d'Ile-de-France.**

4.4.2.6 La population

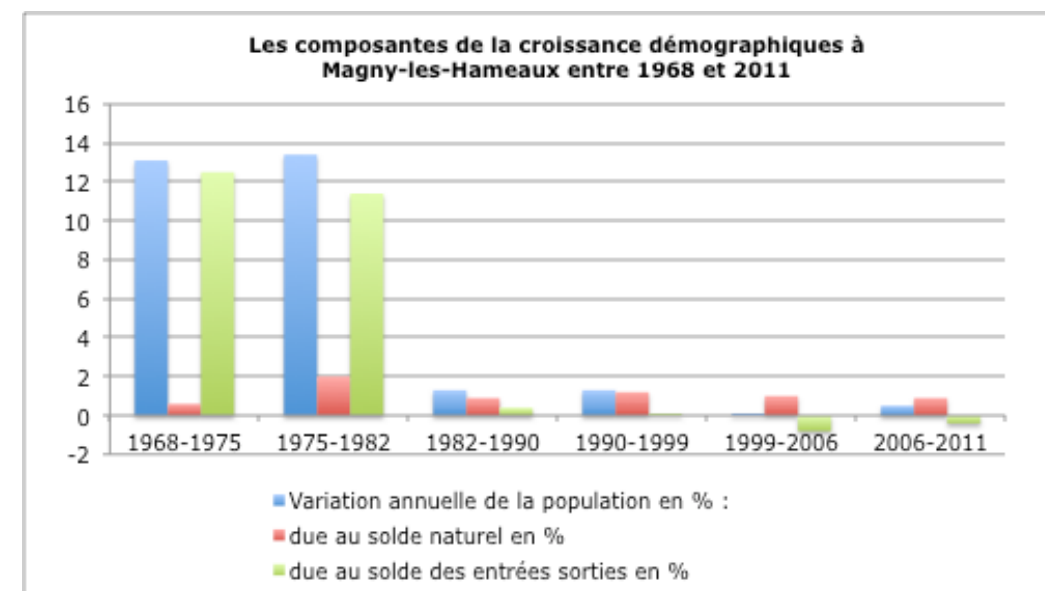
Une faible croissance démographique

En 2011, la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX comptait 9 100 habitants.

Entre 1975 et 1982, MAGNY-LES-HAMEAUX a connu une très forte croissance liée à une seule opération réalisée en deux ans (20,3 % de croissance annuelle).

Entre 1982 et 1999, on observe un tassement de la croissance démographique, avec une progression annuelle de 1,4 %, ce taux a été stable lors des deux dernières périodes intercensitaires. La croissance démographique devient presque nulle entre 1999 et 2006, où une reprise semble s'amorcer.

Bien que plus faible que pour les périodes antérieures, le rythme de croissance actuel, n'en est pas moins dynamique. Il se situe au-dessus de la moyenne du Parc Naturel Régional (PNR) de la Haute allée de Chevreuse et de celle des Yvelines.

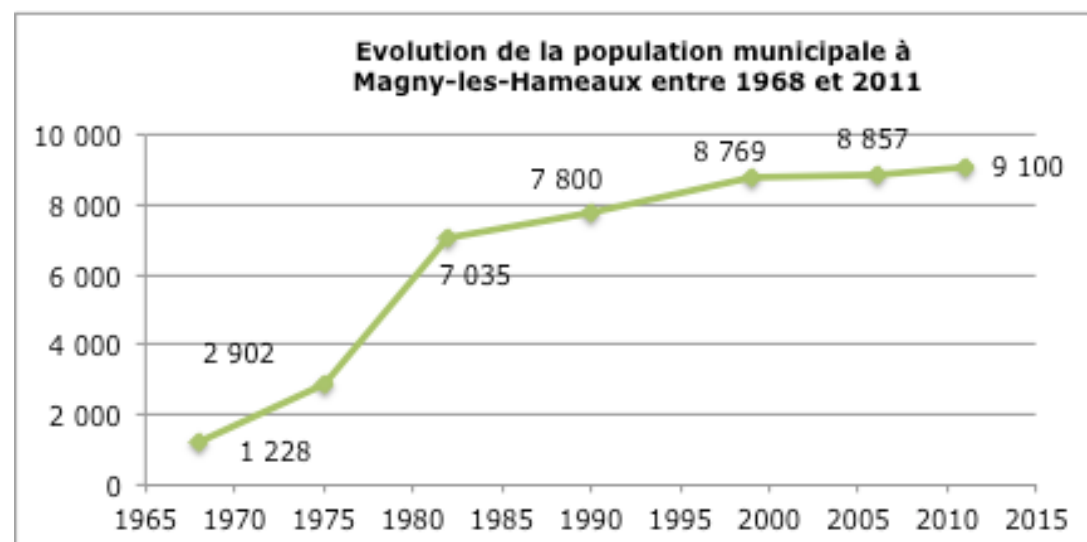


Source : INSEE, RP 2009

### Une croissance démographique due à un solde naturel excédentaire

La forte croissance démographique observée entre 1968 et 1982 est liée au solde migratoire<sup>5</sup>. En dehors de cette période, la croissance démographique de MAGNY-LES-HAMEAUX repose quasi essentiellement sur un solde naturel<sup>6</sup> fortement excédentaire. Entre 1990 et 1999, il y a eu en effet 900 naissances de plus que de décès.

Notons cependant que le solde migratoire est en baisse. Il y a eu entre 1990 et 1999 presque autant de départs que de nouveaux arrivants sur la commune. En 1999, de nombreuses communes du PNR présentaient un solde migratoire négatif. A MAGNY-LES-HAMEAUX bien que positif, le solde migratoire est faible, et est même devenu négatif depuis 1999, entraînant une stagnation de la croissance démographique.



Source : INSEE, RP 2009.

### Vers un vieillissement de la population

En 1999, la part des moins de 20 ans représentait 31,8 % de la population (contre 37,2 % en 1990) et celle des plus de 60 ans 10,1 % (contre 4,2 % en 1990). En 2011, les moins de 15 ans représentent 23,3 % de la population et les 60 ans et plus 15,5 %. Ce vieillissement de population se remarque sur l'ensemble de l'agglomération saint-quentinoise.

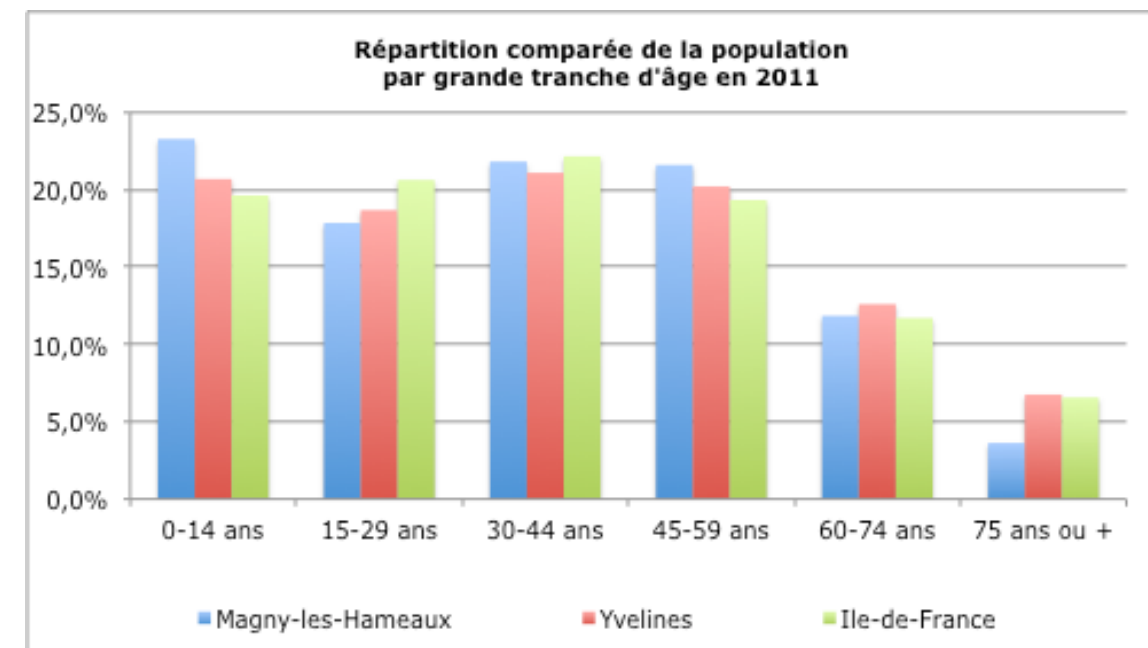
Cette structure de la population est caractéristique d'une population jeune vivant majoritairement en famille. Elle correspond à la génération de jeunes couples venus s'installer au moment du développement de la ville nouvelle et qui sont restés (les 40-59 ans d'aujourd'hui, celle tranche d'âge étant passée de 21,3 % à 30,2 % de la population entre 1990 et 1999).

Depuis 1990, le profil de la pyramide s'est sensiblement lissé et s'est décalé vers le haut. Il s'agit du vieillissement de la génération des « pionniers ». La classe des « 25-30 ans » reste creuse et n'est pas comblée par le vieillissement des enfants ayant grandi sur le territoire, qui pourraient être les garants du renouvellement des générations et d'un équilibre démographique du territoire. En effet, après avoir grandi à MAGNY-LES-HAMEAUX, les jeunes adultes ne s'y installent pas lorsqu'ils quittent le domicile parental.

<sup>5</sup> Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année.

<sup>6</sup> Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.

Les données moyennes à l'échelle du PNR où l'on trouve une forte proportion de personnes de 40 ans et plus confirment cette tendance.



Source : INSEE, RP 2009

### Une taille des ménages supérieure à la moyenne francilienne

Depuis 1990, la taille des ménages de MAGNY-LES-HAMEAUX a baissé sensiblement. Elle est passée de 3,27 en 1990 à 3,05 personnes en 1999, En 2006 la taille moyenne des ménages est de 2,8 personnes par logements.

Ceci est lié en partie à la tendance au vieillissement démographique accompagnée du phénomène de décohabitation, mais aussi plus marginalement à l'augmentation des familles monoparentales sur le territoire. Malgré une tendance générale à la baisse sur l'ensemble de Saint-Quentin-en-Yvelines, la taille des ménages sur Magny-les-Hameaux reste plus importante qu'ailleurs. On peut sans doute attribuer ce phénomène aux caractéristiques de l'habitat avec une nette prédominance du parc de logements individuels et de grande taille. Cette baisse est aussi ressentie dans l'ensemble des communes du PNR et particulièrement dans celles ayant connu récemment une urbanisation importante.

Etant données les caractéristiques démographiques de MAGNY-LES-HAMEAUX et l'histoire de son urbanisation, il est fort probable que l'évolution de la taille moyenne des ménages continue à baisser, pour se stabiliser à moyen terme vers la moyenne départementale de 2,6 personnes par ménage (sauf nouvelle urbanisation importante).

### Une population qui connaît peu de difficultés sociales

Plusieurs indicateurs témoignent (en 2011) d'une population qui connaît peu de précarisation et de paupérisation :

- Une faible proportion de la population magnycoise n'a aucun diplôme (11,9 %) ;
- La proportion de foyers fiscaux imposés est de 75,2 % ;
- Le revenu net déclaré moyen par foyer fiscal est de 37 233 € ;
- Un taux de chômage des 15 à 64 ans est assez faible : 8 % ;

- Mais un pourcentage de familles monoparentales relativement élevé : 13,7 %.

**La population de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX se caractérise notamment par une dynamique démographique faible ainsi qu'une amorce de vieillissement de la population.**

#### 4.4.2.7 La diversité biologique, la faune et la flore

##### Les inventaires et protections du patrimoine biologique

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est concernée par :

- **Un site Natura 2000**, « *Massif de Rambouillet et zones humides proches* », Zone de Protection Spéciale FR 1112011 (cf. partie 4.4.2.15 « *Les sites Natura 2000* »).
- **Un Parc Naturel Régional**, la « *Haute Vallée de la Chevreuse* », FR 8000017, qui couvre 633 km<sup>2</sup> et regroupe un total de plus de 110 000 habitants. Les espaces boisés y représentent 40 % du territoire. Près des deux tiers appartiennent à la forêt privée, constituée principalement de grandes propriétés de production mais également de chasse. Les forêts de plateau sont exploitées, tandis que les forêts de versant et de ravin sont des habitats naturels au paysage plus sauvages. L'espace agricole couvre environ 40 % du territoire du Parc. Les plateaux agricoles, reposant sur une couche de sable recouverte de limon, créent de larges horizons animés par les silhouettes bâties. Les plateaux, jamais très étendus, pénètrent le territoire du Parc de tous les côtés. Avec plus de 330 kilomètres de rivières, l'eau est omniprésente sur le territoire. L'Yvette, la Rémarde, La Vesgre, la Drouette, la Mauldre et leurs affluents serpentent à travers la campagne. Ravins abrupts, fonds de vallées aux boisements linéaires, prairies humides, mares, friches herbues et roselières peuplées d'oiseaux forment autant d'écosystèmes à préserver.
- **Trois Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique<sup>7</sup> (ZNIEFF) de type 1 :**
  - La **ZNIEFF n°110001499 « Fonds Tourbeux de Port-Royal-des-Champs »**. Les fonds tourbeux de la vallée du Rhodon situés en amont de l'Abbaye de Port-Royal-des-Champs sont constitués par un ensemble de boisements frais, de saulaies marécageuses, de roselières et d'anciennes prairies humides. Ce site héberge une flore riche dont certains taxons remarquables sont de véritables reliques glaciaires.

Particulièrement encaissés dans la partie amont de la vallée du Rhodon, les ravins forestiers sont en effet favorables à plusieurs grandes fougères. Dans les fonds marécageux se rencontre la très rare Laïche maigre.

Au niveau de la faune, le principal intérêt du site est lié à son entomofaune. Les fonds marécageux sont particulièrement favorables au Cordulégastre annelé, espèce protégée en Ile-de-France, et à l'Orthetrum bleuissant, grandes libellules rares et inféodées aux habitats de sources et aux suintements. Dans la vieille saulaie marécageuse, un petit coléoptère psélaphide, le *Trissemus antennatus*, est ici recensé dans son unique station francilienne. La zone ouverte du marais abrite l'Ecaïlle marbrée-rouge et la Noctuelle augure, papillons nocturnes protégés en Ile-de-France, ainsi que deux autres espèces paludicoles particulièrement rares et localisées. Les boisements de pente

<sup>7</sup> Les ZNIEFF ont pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs du territoire particulièrement intéressants sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. Etabli pour le compte du Ministère de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF constitue l'outil principal de la connaissance scientifique du patrimoine naturel et sert de base à la définition de la politique de protection de la nature. Il n'a pas de valeur juridique directe, mais permet une meilleure prise en compte de la richesse patrimoniale dans l'élaboration des projets susceptibles d'avoir un impact sur le milieu naturel. Une mise à jour de cet inventaire est actuellement en cours.

en chênaie-charmaie constituent par ailleurs l'habitat privilégié de la Grande Tortue ou Vanesse de l'Orme, grand papillon de jour protégé en région Ile-de-France.

L'ancien étang, aujourd'hui comblé et occupé par des roselières, des friches à grandes laïches et bordé par des bouquets de saules, s'est révélé être attractif pour plusieurs espèces d'oiseaux.

- La **ZNIEFF n°110020245 « Gîtes à Chiroptères de Port-Royal-des-Champs »**. Les deux gîtes d'hibernation identifiés sur le domaine de Port-Royal-des-Champs abritent, durant l'hiver, cinq espèces de chauves-souris réunissant une quarantaine d'individus : le Grand Murin, l'Oreillard roux, Murin de Daubenton, le Murin de Natterer et le Murin à moustaches.

Parmi celles-ci, le Grand Murin est certainement l'espèce la plus remarquable. Dans presque toute l'Europe, il est considéré comme menacé et son aire de distribution tend localement à se restreindre, ce qui lui vaut d'ailleurs de figurer à l'annexe II de la Directive Européenne « Habitats ». En région Ile-de-France, la population hivernante connue est d'environ 220 individus et aucune colonie de reproduction n'a encore été localisée.

A l'échelle régionale, les gîtes d'hibernation du domaine de Port-Royal-des-Champs constituent un site de grand intérêt pour la préservation des chiroptères. Il est par ailleurs l'un des derniers sites des Yvelines à abriter encore le Grand Murin. Enfin, il constitue un gîte probable d'hivernage pour la seule colonie de reproduction connue actuellement en Ile-de-France du Murin de Natterer.

- La **ZNIEFF n°110020242 « Ravins Forestiers à MAGNY-LES-HAMEAUX et Roselière de Mérançy »**. Ces deux boisements de pente sont les derniers ravins bien conservés de la vallée de la Mérançaise. Les fougères, qui en constituent le principal intérêt écologique, s'y développent de façon remarquable. A la faveur du couvert dense des arbres qui assurent non seulement un ombrage permanent mais aussi le maintien d'une importante fraîcheur et humidité de l'air, se développe un cortège diversifié de fougères dont trois d'entre-elles sont d'une grande valeur patrimoniale. C'est le cas du Polystic à aiguillons légalement protégé en Ile-de-France, et des rares Polystic à soies et Dryopteris écaïlleux toutes trois étant bien représentées sur ces secteurs.

Cet habitat des forêts de ravins ou de pentes orientées au Nord est rare en région Ile-de-France. Il constitue, par ailleurs, un milieu d'intérêt communautaire au titre de la Directive européenne « Habitats » dans laquelle il est même identifié comme « Habitat prioritaire ».

Ces ravins forestiers n'ont pas encore fait l'objet d'investigations faunistiques mais il est probable qu'une microfaune caractéristique doit pouvoir y être observée. Nous mentionnerons toutefois que ce site sert de terrain de chasse à l'autour des palombes, nicheur rare en Île-de-France. Peu empruntés par les promeneurs, ce type de ravins peut très bien abriter l'aire de cette espèce particulièrement discrète et sensible au dérangement.

#### ■ Deux ZNIEFF de type 2 :

- La **ZNIEFF n°110030037 « Vallée de la Mérançaise »**. La Vallée de la Mérançaise se présente comme un vaste ensemble relativement bien préservé qui compte notamment de grandes surfaces de prairies et de zones humides (cariçaies, mégaphorbiaies, boisements alluviaux plus ou moins tourbeux). Le cours d'eau lui-même présente des faciès relativement naturels assez variés et propices au maintien d'une biocénose riche et de grande qualité (frayères à truite, viron, anguille, etc.). A noter également des données historiques, ainsi que la redécouverte récente de coquilles de Mulette épaisse, espèce d'intérêt communautaire.

La vallée est dominée par des coteaux boisés, donnant localement des ravins frais à fougères exposés au Nord (habitats d'intérêt communautaire). La Réserve Naturelle Volontaire / Régionale d'Ors, dont les prairies et zones humides sont entretenues par gestion conservatoire par pâturage se trouve au centre de cette vallée. Elle abrite entre autre des gîtes à chiroptères.

Citons enfin sur la partie aval, le Marais du Billehou (ENS 91) sur la commune de Villiers-le-Bâcle, ainsi que les forêts fraîches du Fond de la Cure, petit ruisseau qui traverse le Bois d'Aigrefoin (avec entre autres la Raiponce en épis).



Dans ce même secteur, se trouvent également de remarquables anciennes carrières de grès, qui donnent des fronts de tailles assez imposants ainsi que des zones de sables purs, propices à des espèces spécialisées comme le rare carabe sabulicole *Harpalus flavescens*).

- La **ZNIEFF n°110001497 « Vallée du Rhodon »**. La Vallée alluviale du Rhodon intègre un ensemble de milieux tourbeux patrimoniaux (aulnaies marécageuses, bas-marais, mégaphorbiaies, roselières, mares, etc.). Elle comporte également en tête de la vallée une grande zone humide propice à bon nombre d'espèces d'oiseaux : l'étang des Noës.

Depuis les fonds tourbeux de Port-Royal-des-Champs, jusqu'aux limites de l'urbanisation dans la vallée plus en aval (quartier du Rhodon sur la commune de Chevreuse), la vallée présente un continuum encore assez marqué de grandes prairies et zones humides ouvertes, gérées par le pâturage.

Si le pâturage équin est très présent, notons plusieurs prairies gérées par la fauche ou l'élevage bovin, ainsi qu'une grande prairie tourbeuse, la Gravelle (inscrite en ZSC), sur laquelle s'applique une gestion conservatoire à l'aide d'animaux rustiques (Highlands cattle et chevaux camarguais).

Les coteaux sont tous boisés jusqu'au haut des pentes, abritant quelques ravins forestiers riches en fougères.

A noter également la présence de gîtes anthropiques favorables aux Chiroptères ainsi qu'un milieu sablo-calcaire remarquable pour ces vallées: la pelouse de Champfaily (gérée par l'ONF).

- **Deux sites classés** : la **Vallée de la Mérantaise** (depuis le 8 novembre 1973) et la **Vallée du Rhodon** (depuis le 7 juillet 1982), où toute modification de son aspect nécessite une autorisation préalable du Ministre de l'Écologie, ou du Préfet de Département après avis de la DREAL, de l'Architecte des Bâtiments de France et, le plus souvent de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites.
- **Un site inscrit** depuis le 3 septembre 1976: la **Vallée de la Chevreuse**, où les travaux sont soumis à l'examen de l'Architecte des Bâtiments de France.
- **Des Espaces Boisés Classés** identifiés dans le PLU au titre de l'article L. 113-1 du Code de l'Urbanisme.
- **Des éléments du patrimoine naturel identifiés au titre de l'article L. 151-23 du Code de l'Urbanisme (anciennement L. 123-1-5-III, 2°)** : trois grandes catégories ont été définies :
  - Les fonds de parcelle protégés ;
  - Les alignements d'arbres remarquables protégés ;
  - Les arbres remarquables protégés.

#### La trame verte et bleue du territoire communal

L'essentiel de la trame verte et bleue de MAGNY-LES-HAMEAUX se définit au travers de la forêt de Port-Royal et des vallées de la Mérantaise et du Rhodon. Sur la base du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), cette continuité écologique comprend :

- **Un réservoir de biodiversité** : ce réservoir correspond à des milieux « naturels » ou plus généralement semi-naturels, c'est-à-dire largement influencés par les activités humaines, dans lesquels la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée. Les conditions indispensables au maintien des espèces (reproduction, alimentation, repos, etc.) y sont réunies (présence de populations viables). **Sur la commune, il comprend des forêt et boisements, mais aussi des milieux herbacés et des cultures.**

- Des corridors qui correspondent aux voies de déplacement préférentielles empruntées par la faune et la flore, qui relient les réservoirs de biodiversité. Sur MAGNY-LES-HAMEAUX, on distingue **3 types de corridors** :

- Un corridor arboré : au sein des réservoirs de biodiversité les corridors sont beaucoup plus diffus car les espèces sont susceptibles de fréquenter l'ensemble du réservoir ;
- Un corridor herbacé qui concerne les prairies, les friches, etc. ;
- Un corridor aquatique qui regroupe au sein d'une matrice à tendance humide, les plans d'eau, les cours d'eau et les zones à dominante humide du SDAGE 2009. Le résultat de cette analyse symbolise donc à la fois les continuités potentielles longitudinales et les connexions latérales avec les annexes hydrauliques, les plans d'eau et les zones humides qui peuvent être connectées ou non aux cours d'eau.

Néanmoins, cette continuité écologique présente des éléments fragmentant. Ceux-ci correspondent aux obstacles et points de fragilité situés sur les corridors et au sein des réservoirs de biodiversité. On distingue les obstacles qui ont un fort effet de coupure sur les continuités ou induisent une importante fragmentation de l'espace et les points de fragilité qui réduisent l'étendue des fonctionnalités de la continuité tout en la maintenant fonctionnelle pour les espèces les moins sensibles. Sur MAGNY-LES-HAMEAUX, ces éléments fragmentent le corridor arboré, mais surtout le réseau hydrographique.

#### Les continuités écologiques dans le SRCE

L'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France a été lancée en octobre 2010. Il a été adopté par arrêté du préfet de la Région le 2 octobre 2013. En tant que déclinaison régionale de la politique de mise en œuvre des trames vertes et bleues, le SRCE vise notamment à diminuer la fragmentation des habitats naturels et à protéger et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité.

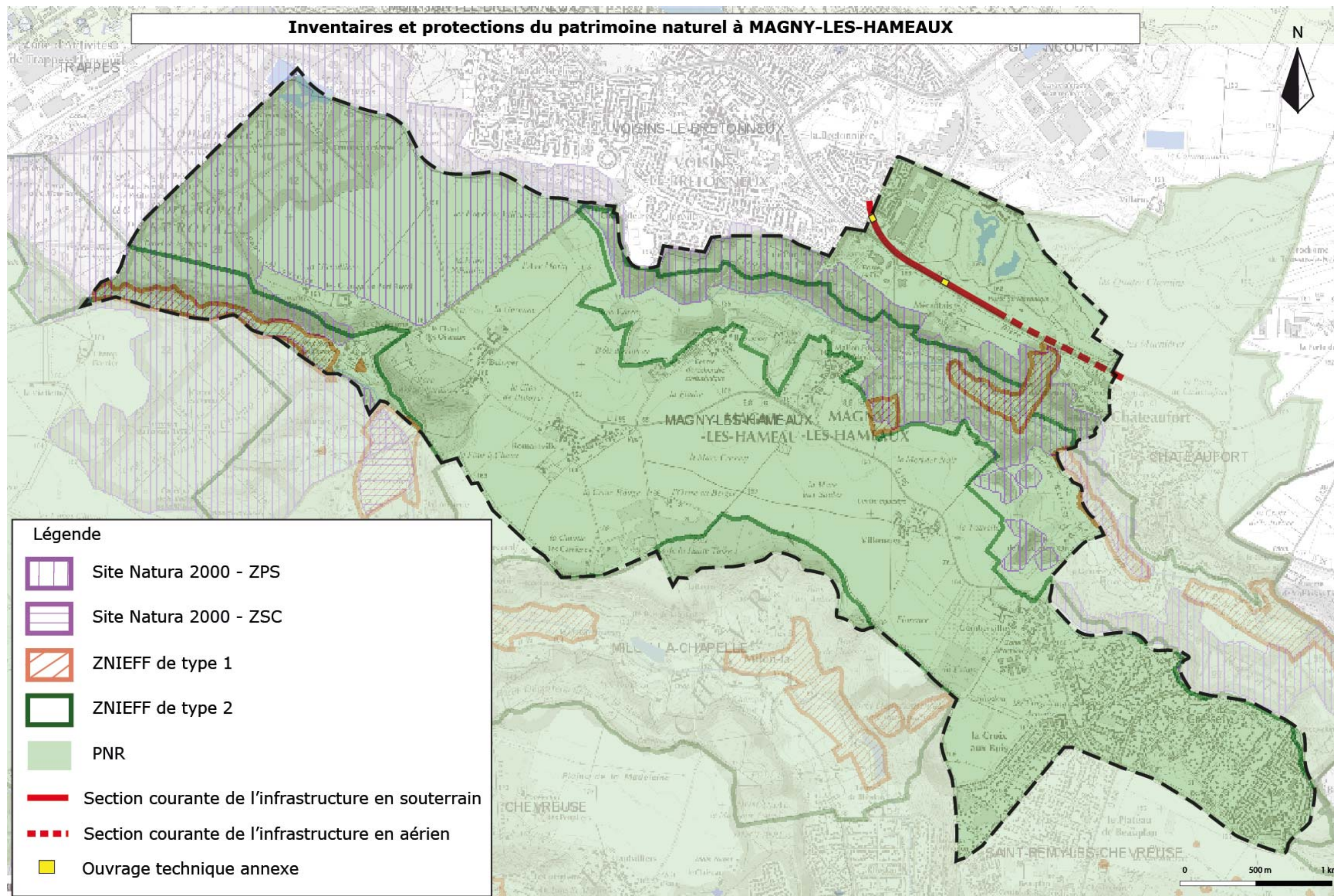
Par ailleurs, les objectifs du SRCE pour les documents d'urbanisme consistent à :

- « Favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme.
- Intégrer, dans les documents d'urbanisme, la trame verte et bleue (TVB) présente sur le territoire et les enjeux de continuités écologiques avec les territoires limitrophes.
- Permettre la prise en compte du SRCE par les PLU et les SCoT, en s'appuyant sur la carte des composantes et celle des objectifs de la trame verte et bleue. »

Le diagnostic du SRCE identifie la forêt de Port Royal et les vallées de la Mérantaise et du Rhodon comme réservoir de biodiversité. Trois types de corridors y sont également identifiés (arboré, herbacé et aquatique).

Sur le territoire de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX, des obstacles à la sous-trame bleue et un point de fragilité au niveau des continuités de la sous-trame arboré sont recensés.

**La présence au sein du territoire communal d'une vallée et d'espaces boisés accueillant une biodiversité importante suppose un enjeu très fort de préservation de ces espaces à valeur patrimoniale. Ces sites, identifiés comme des réservoirs de biodiversité par le SRCE, présentent également un enjeu fort de constitution et de préservation des continuités écologiques entre ces différents espaces.**



**Plan Local d'Urbanisme**  
 Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire du 13 février 2014  
 Le Président, Robert Calabrot

**Magny les Hameaux**

1.1 – PLAN DE ZONAGE

**MODIFICATION APPROBATION**

Direction de l'Urbanisme  
 Cécile ZA de l'Extension de la Coeurie  
 1 rue Eugène Ibaud  
 78150 TRAPPES

Commune d'agglomération de Saint-Quentin/Yvelines SP 118 - 78150 TRAPPES CEDEX  
 Tél. 01 30 44 80 80 - Fax 01 30 44 80 80 - www.saint-quentin-yvelines.fr

**Légende**

- Bois et forêts
- Etang, bassin
- Cours d'eau, ruisseau, rû, cours d'eau, rigole

**Zonage**

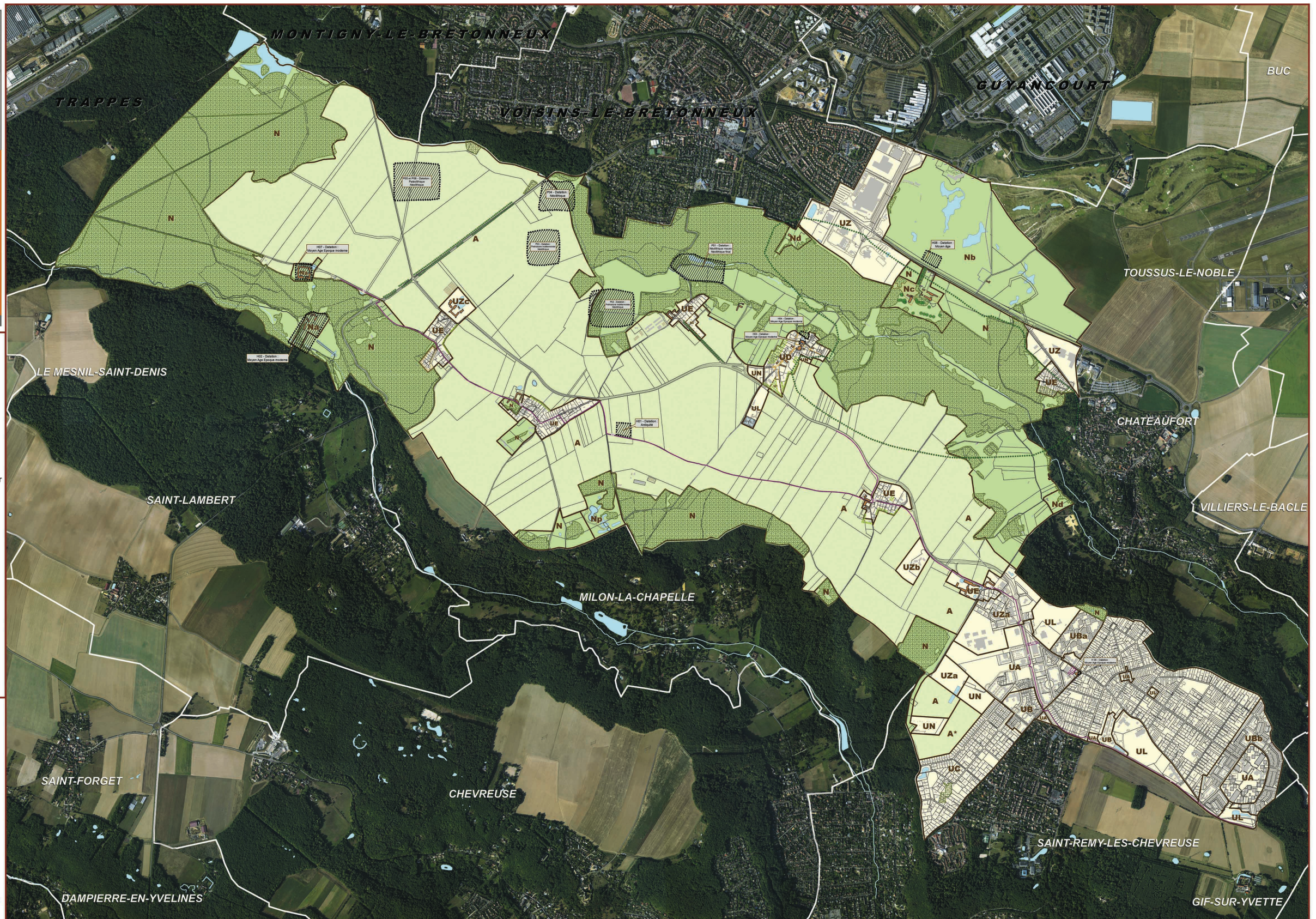
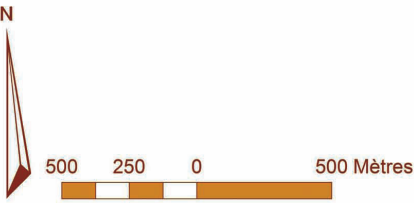
- U : zone urbaine
- A : zone agricole
- N : zone naturelle

**Bâtiments remarquables**

- Construction ou ensemble de constructions à protéger (art. L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme)
- Mur protégé (art. L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme)
- Emplacement réservé
- Vestige archéologique

**Prescriptions et protection du paysage**

- Fond de parcelle protégé (art. L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme)
- Zone constructible
- Zone non aedificandi
- Espace boisé classé (art. L.130-1 du code de l'urbanisme)
- Arbre remarquable protégé (art. L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme)
- Alignement d'arbres remarquables protégés (art. L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme)
- Z.N.I.E.F.F.



#### 4.4.2.8 Les sols

##### Pédologie et géologie

Le plateau de Magny est formé en surface de limons des plateaux, qui sont des colluvions fines, plus ou moins argileuses et très fertiles, dont l'épaisseur varie de 0,50 m à 2 m environ et reposant localement sur les sables de Lozère très argileux.

On trouve ensuite, plus en profondeur, une épaisse couche d'argile à meulière résultant de l'altération du calcaire de Beauce. Les bancs de meulière sont disposés dans l'argile de manière aléatoire et peuvent former des ensembles de 4 à 5 m d'épaisseur. La couche d'argile est elle-même très épaisse puisque les puits de la région, qui doivent traverser cette formation pour descendre dans la nappe des sables de Fontainebleau ont plus de 40 mètres de profondeur.

Les sables de Fontainebleau ont pour base les argiles vertes de Romainville.

De ces différentes formations et de leurs caractéristiques, notons quelques points particuliers :

- Des dépôts de marnes situés à la limite des argiles à meulière et des sables de Fontainebleau, et liés aux bancs résiduels de calcaire de Beauce, ont été exploités il y a près de 150 ans sous la forme de Marnières. La mare exploitée était utilisée pour amender des sols superficiels.
- Les sables de Fontainebleau furent exploités en limites des vallées, pour fabriquer du verre (utilisation de la silice) et pour les fonderies. Les sols superficiels, formés de matériaux colluvionnaires d'origine éolienne, sont des sols de grande valeur agronomique.
- Les formations superficielles sont très imperméables et permettent de projeter sans difficulté la création de bassins de retenue en eau.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme concerne le sous-secteur du Golf ainsi qu'une zone d'activités économiques. Ainsi, comme le souligne l'état initial de l'étude d'impact globale du projet, au sein des départements de la petite couronne « *la très grande majorité des sols n'ont plus rien de naturel et ont été fortement anthropisés lors de travaux de construction et/ou d'aménagement. Ces sols n'ont donc pas de qualité particulière (...). Compte tenu (...) du contexte pédologique, il n'y a pas d'enjeu particulier en ce qui concerne la pédologie.* »

##### Les sols pollués

La base de données « *Basol* » du Ministère en charge de l'environnement recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués sur l'ensemble du territoire national. Elle ne recense aucun site pollué sur la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX.

La base de données « *Basias* » du BRGM recense les anciens sites industriels et activités de services. En fonction de la nature de leur activité, la présence de sites Basias peut induire une présomption plus ou moins forte de présence de sols pollués. A l'échelle de la commune, 9 sites sont recensés. L'entreprise Sochata Snecma est localisée au droit d'une portion de la section courante de l'infrastructure en souterrain, à l'Ouest de la commune.

**En dehors des espaces naturels et agricoles de la commune, les sols correspondent à des milieux artificialisés et ne présentent pas d'enjeu particulier. Les terres agricoles représentent un enjeu fort de préservation.**



*Les anciens sites industriels et d'activités de services sur le territoire communal de Magny-les-Hameaux (Source : BRGM, Basias)*

#### 4.4.2.9 L'eau

##### Contexte général

Le territoire de la commune, comme l'ensemble de l'Ile-de-France, est couvert par les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie approuvé en octobre 2009 et intégrant les dispositions de la Directive Cadre sur l'Eau.

Le SDAGE fixe huit défis, des orientations découlant de ces défis, ainsi que des objectifs de bon état écologique et qualitatif pour les eaux de surface et pour les eaux souterraines. Les huit défis fixés par le SDAGE sont les suivants :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- Réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;

## PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- Gérer la rareté de la ressource en eau ;
- Limiter et prévenir le risque inondation.

Le SDAGE fixe un programme de mesures s'inscrivant dans l'atteinte des objectifs de bon état écologique et chimique, portant notamment sur l'unité hydrographique « *Orge et Yvette* » (avec report de délai en 2027), dans lequel s'inscrit le territoire de la commune.

Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sont institués à l'échelle d'une unité hydrographique cohérente et fixent les objectifs de la politique de l'eau, en compatibilité avec le SDAGE.

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX fait partie du SAGE « Orge-Yvette », dont la révision a été approuvée le 2 juillet 2014.

### Eaux superficielles

Le réseau hydrologique se compose :

- De la vallée de la Mérantaise au Nord du territoire, parcourue par deux cours d'eau : le ruisseau de Gironde en amont (auquel sont associés la rigole des Granges et l'étang de Manet) et la Mérantaise en aval ;
- Le ru du Rhodon au Sud.

### Hydrogéologie

La nappe aquifère rencontrée dans les sols du plateau est celle des sables de Fontainebleau dont la base est constituée par des argiles vertes de Romainville. Elle est de bonne qualité, relativement importante, et représente une hauteur mouillée de 15 à 20 m dans les sables. Elle est exploitée localement par les puits individuels. Cette nappe est bien protégée contre les pollutions par les couches imperméables supérieures des argiles à Meulières.

En surface, on ne rencontre pas de nappe au sens strict, mais il y a présence d'eau dans le sol en période pluvieuse. On observe alors, dans les niveaux saturés, des petites nappes suspendues ou un réseau aquifère diffus. Ces poches d'eau sont alimentées uniquement par impluvium.

La présence d'un niveau humide est habituelle à la base du limon, l'eau étant retenue par les formations moins perméables que sont les sables et argiles de Lozère et l'argile à Meulière. Dans ce schéma, la présence d'une légère dépression topographique détermine l'existence d'une mare temporaire.

Les circulations aquifères peuvent atteindre, à terme, le sable de Fontainebleau où elles percolent.

### Captages d'eau souterraine et périmètre de protection des captages

L'eau potable sur la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX provient de l'usine de traitement de Morsang. Cette usine traite les eaux de la Seine.

Aucun captage en service d'eau destiné à l'alimentation en eau potable ni périmètre de protection de captage n'est recensé par l'Agence Régionale de la Santé (ARS) sur le territoire de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX.

### Eaux usées et eaux pluviales

Le réseau d'assainissement de MAGNY-LES-HAMEAUX est composé en grande majorité d'un réseau de type séparatif (séparant les eaux usées des eaux pluviales).

Les secteurs anciennement urbanisés (Buisson, Cressely) qui présentaient encore quelques zones en assainissement unitaires ont fait l'objet de travaux de mise en séparatif strict qui ont été achevés en 2007.

Les secteurs urbanisés dans le cadre de la ville nouvelle par l'Etablissement Public d'Aménagement (Gomberville, Croix aux Buis et Hôtel de Ville) ont directement été conçus en assainissement séparatif strict.

Les Hameaux (Buloyer, Romainville, le Village, Brouessy et Villeneuve) qui étaient en assainissement autonome (fosses septiques) ont fait l'objet de travaux de raccordement à un assainissement collectif par la pose de réseaux eaux usées / eaux pluviales. Les travaux ont été achevés fin 2005.

Port-Royal et le domaine du Mérantais ne seront pas raccordés et resteront en assainissement non collectif qui feront l'objet de contrôles particuliers.

La quasi totalité des eaux usées de MAGNY-LES-HAMEAUX (sauf Port-Royal et la ZA de Magny-Mérantais) s'écoulent dans le réseau du SIAHVY (Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique de la Vallée de l'Yvette) et sont traitées à la station de Valenton. Les eaux de Magny-Mérantais sont traitées à la station d'Achères.

L'ensemble du réseau de l'agglomération est régulièrement entretenu (curage, inspection télévisée, visite, etc.). Les postes de refoulement d'eaux usées font quant à eux l'objet d'une télésurveillance 24H124 et ne présentent aucun by-pass par le réseau des eaux pluviales.

Au fur et à mesure de l'urbanisation de Saint-Quentin-en-Yvelines dans le cadre de la ville nouvelle, des bassins de retenue des eaux pluviales ont été créés par l'aménageur (EPA). Ces bassins servent à la régularisation des débits et à une auto-épuration des eaux avant rejet dans les rus. Ainsi ont été mis en place sur MAGNY-LES-HAMEAUX, les bassins suivants :

- Bassin du Buisson ;
- Bassin de la Croix aux Buis ;
- Bassin de Chevincourt ;
- Bassin de Manet (situé sur Magny, il récupère les eaux des ZA de Trappes-Elancourt, du Buisson de la Coudre et de l'Observatoire) ;
- Bassin de Brouessy (situé sur Magny, il récupère les eaux de Chamfleury) ;
- L'étang de la Grande Pièce de Magny récupère les eaux du nouveau quartier de l'Hôtel de Ville ;
- Bassin du cimetière.

**La préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques est un aspect majeur de la réglementation environnementale en vigueur. A l'échelle du territoire communal, aucun captage pour l'alimentation en eau potable n'est recensé. Les vallées de la Mérantaise et du Rhodon présentent un enjeu de préservation fort.**

## 4.4.2.10 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique

## Le patrimoine culturel et architectural

Situées à l'Ouest du territoire communal de MAGNY-LES-HAMEAUX, l'ancienne abbaye de Port-Royal-des-Champs, le domaine national de Port-Royal-des-Champs, actuellement Musée national des Granges de Port-Royal est un **ensemble monumental classé** générant un périmètre de 500 m de protection. Des monuments inscrits y sont associés : la ferme des Granges de Port-Royal (ensemble monumental) et les restes de l'abbaye (monuments historiques).

La porte de Mérantais est un **monument historique inscrit** générant un périmètre de 500 m de protection situé au Nord-Est de la commune.

Trois **sites classés** sont identifiés sur la commune : l'église et le cimetière, la vallée de la Mérantaise et la vallée du Rhodon, ainsi qu'un **site inscrit** : la vallée de la Chevreuse.

La servitude de protection des abords intervient automatiquement dès qu'un édifice est classé ou inscrit. Toutes les modifications de l'aspect extérieur des immeubles, les constructions neuves, mais aussi les interventions sur les espaces extérieurs doivent recevoir l'autorisation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). La publicité et les enseignes sont également sous son contrôle.

Est réputé être situé aux abords d'un monument historique tout immeuble situé dans le champ de co-visibilité de celui-ci, qu'il soit inscrit ou classé. La co-visibilité signifie que la construction est visible du monument, ou que, depuis un point de vue, les deux édifices sont visibles conjointement, ce dans un rayon de 500 m à compter de la base de l'élément protégé. Depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le périmètre peut être modifié (élargi ou diminué), sur proposition de l'ABF, avec l'accord du Conseil Municipal.

S'il y a co-visibilité, toute construction, restauration, destruction projetée doit obtenir l'accord préalable de l'ABF (avis conforme). S'il n'y a pas co-visibilité, mais que la construction est comprise dans le périmètre de protection, il s'agit d'un avis simple.

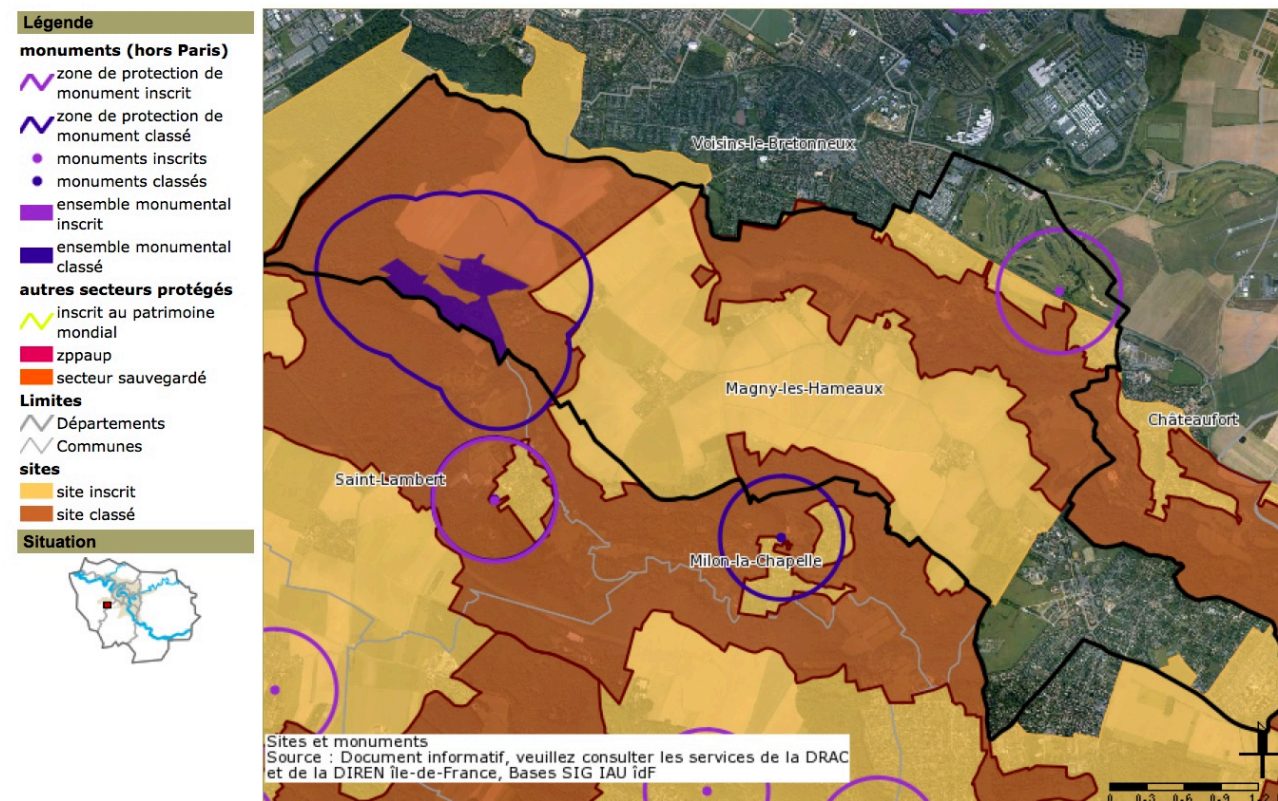
Plusieurs éléments de patrimoine bâti protégés au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'Urbanisme (anciennement L. 123-1-5-III, 2°) du Code de l'Urbanisme figurent au plan du patrimoine architectural, urbain et paysager du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX :

- Des constructions ou ensembles de constructions ;
- Des murs protégés.

## Le patrimoine archéologique

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est concernée par la présence de vestiges archéologiques.

**La présence de sites classés et inscrits, de monuments historiques et de vestiges archéologiques suppose un enjeu moyen de fort du patrimoine protégé.**

SITES ET MONUMENTS  
Magny-les-Hameaux (78356)

## 4.4.2.11 Les paysages

Le territoire de MAGNY-LES-HAMEAUX, de par sa morphologie, les politiques de gestion territoriale menées et les spécificités d'utilisation des sols, présente un caractère particulier et offre une grande diversité de paysages. Ces paysages contrastés illustrent parfaitement sa double appartenance, à l'ex ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et au Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

On distingue immédiatement deux ambiances nettement séparées, entre l'urbanisation concentrée dans la partie Est de la commune et le reste du territoire affichant une forte ruralité :

- L'extrémité Est : un espace urbanisé composé pour majorité d'un habitat individuel (de Cressely, le Buisson, la Croix aux Buis, le Centre Bourg), de quelques collectifs (concentrés sur le quartier du Buisson) et d'une zone d'activités relativement importante en « entrée de ville » (Gomberville) et de zones industrielles au Nord du territoire (le Mérantais, le Bois des Roches) : ce sont les espaces fermés, constituant le paysage urbanisé de la commune.
- Au centre et à l'Ouest : un vaste plateau agricole tout en longueur sur lequel sont répartis les hameaux. Cet espace souligné par une frange boisée, est délimité au Nord et au Sud par les vallées de la Mérantaise et du Rhodon : ce sont les espaces ouverts, constituant le paysage rural.

**Les caractéristiques paysagères de la commune sont marquées par la dichotomie entre l'espace urbanisé et le paysage rural. Localement la préservation de ces espaces constitue un enjeu fort.**

4.4.2.12 Les risques

Les risques naturels et technologiques

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est concernée les Plans suivants :

- Un périmètre de risques R 111-3 inondation, approuvé le 2 novembre 1992.
- Un périmètre de risques R 111-3 mouvements de terrain, approuvé le 5 août 1986.

La ville de MAGNY-LES-HAMEAUX n'est pas concernée par des transports de matières dangereuses.

Les Installations classées pour la protection de l'environnement

Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) exercent des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement et aux populations alentours, et sont soumises en conséquence aux dispositions du Livre V du Code de l'Environnement.

En application de la directive européenne n° 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses, dite directive SEVESO, transposée notamment par l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs liés aux ICPE identifie les ICPE soumises à autorisation présentant un risque majeur « *seuil haut* », et les installations présentant un risque fort (« *seuil bas* »).

Les ICPE seuil haut donnent lieu à des servitudes d'utilité publique limitant ou interdisant certaines utilisations du sol dans leur voisinage.

Aucune installation classée donnant lieu à des servitudes encadrant l'occupation du sol n'est recensée dans le territoire de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX.

Parmi les entreprises présentes sur le territoire, **deux sont des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation** (non SEVESO) en raison de leurs impacts potentiels et deux autres sont soumises à enregistrement.

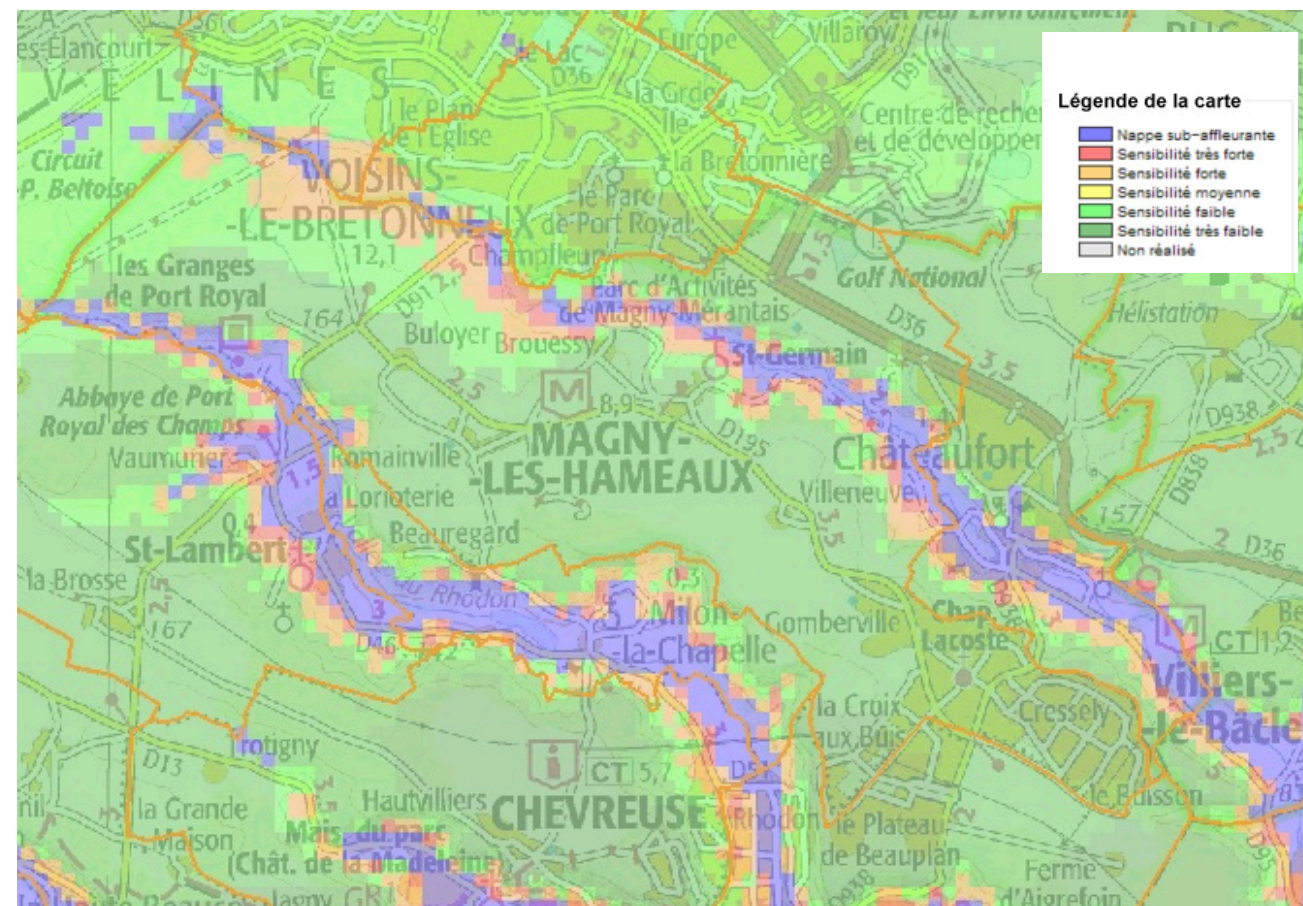
Zones inondables

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est concernée par un **périmètre de risques R 111-3 inondation**, approuvé le 2 novembre 1992 et valant Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).

Le plan des servitudes d'utilité publique délimite des périmètres de risques liés aux inondations. Ils concernent l'Yvette et ses affluents (la Mérantaise et le Rhodon).

Au sein du périmètre des zones à risque d'inondation se distinguent différents aléas répertoriés en zones. MAGNY-LES-HAMEAUX ne présente aucune partie de son territoire classée en zone A, la plus restrictive. Cependant, une classification en zone B est recensée. Elle entraîne des dispositions et des prescriptions spécifiques pour toute nouvelle construction.

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est aussi concernée par les risques d'inondation par débordement indirect, autrement appelé « **inondation par remontées de nappes** ». Ce type particulier d'inondation a lieu dans certaines conditions suite à une élévation exceptionnelle du niveau de la nappe souterraine. Des zones sensibles à ce risque ont été identifiées sur la commune. Toutefois, il faut souligner que toutes les communes du département sont plus ou moins concernées par un risque de refoulement d'eau dans les réseaux, en lien avec ce phénomène, en raison de l'ancienneté de ces derniers.



Inondations par remontées de nappes. Source : BRGM, inondationsnappes.fr

MAGNY-LES-HAMEAUX est également concernée par les **inondations par ruissellement**. Elles se produisent lors de pluies exceptionnelles, d'orages violents, quand la capacité d'infiltration ou d'évacuation des sols ou des réseaux de drainage est insuffisante. Ce défaut d'absorption a pour origine deux causes principales, qui peuvent d'ailleurs se combiner :

- Dans le premier cas, l'intensité des pluies est supérieure à l'infiltrabilité de la surface du sol.
- Dans le second cas, le ruissellement est dit « *par saturation* » : la pluie arrive sur une surface partiellement ou totalement saturée par une nappe.

Les inondations et coulées de boue ont donné lieu, sur la période 1999-2007, à 2 arrêtés de catastrophe naturelle.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/99	29/12/99	29/12/99	30/12/99
Inondations et coulées de boue	29/04/07	29/04/07	12/06/07	14/06/07

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris traverse des secteurs de la commune présentant des sensibilités très faibles concernant le risque d'inondation par remontée de nappe.

### Les risques de mouvement de terrains

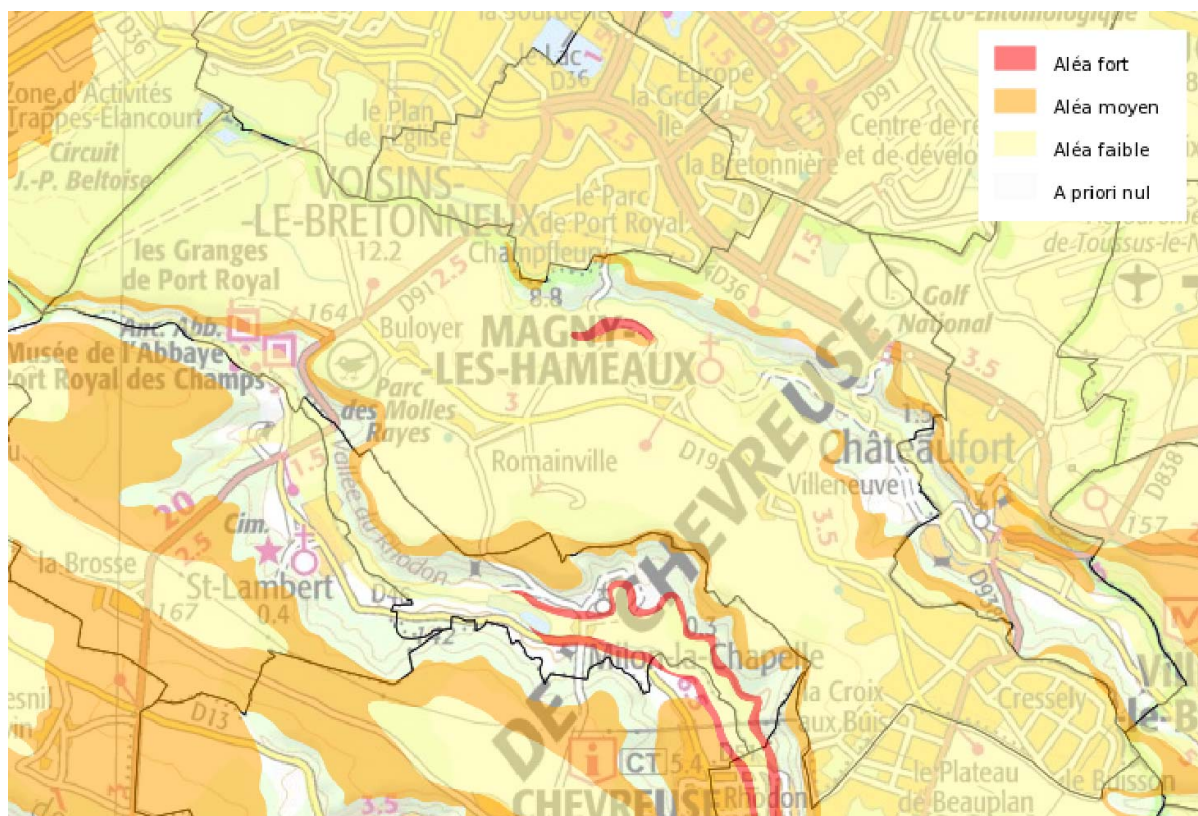
Les caractéristiques géologiques de MAGNY-LES-HAMEAUX génèrent des désordres géotechniques avec des mouvements de terrain liés à deux principaux types de phénomènes :

- Le retrait-gonflement des sols argileux en fonction des cycles saisonniers.
- La présence antérieure de travaux souterrains.

Ces deux phénomènes ont justifié la délimitation sur le territoire de MAGNY-LES-HAMEAUX :

- D'un périmètre de risques R 111-3 mouvements de terrain, approuvé le 5 août 1986.
- D'un périmètre délimitant les zones affectées ou susceptibles d'avoir été affectées par des travaux souterrains.

A l'intérieur des périmètres du PPR, les autorisations d'occupation et d'utilisation du sol sont soumises à condition.



Aléa retrait gonflement des argiles. Source : géorisques.gouv.fr

Les mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des sols argileux ont donné lieu, sur la période 1989-2008, à 4 arrêtés de catastrophe naturelle.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse	01/05/89	31/12/90	12/08/91	30/08/91
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/91	31/07/97	12/03/98	28/03/98
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/07/03	30/09/03	11/01/05	01/02/05
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/07/05	30/09/05	20/02/08	22/02/08

### Les servitudes

Les servitudes présentes sur le territoire communal concernées par les éléments du projet d'infrastructure sont les suivantes :

- Servitude de protection des monuments historiques (Porte de Mérentais) ;
- Servitude de protection des sites et des monuments naturels (site inscrit de la vallée de Chevreuse) ;
- Servitude relative à l'établissement de canalisations électriques ;
- Zone spéciale de dégagement du réseau Villejust EDF ;
- Servitude liée à l'interdiction d'accès limitrophe de la RD36 ;
- Zone non aedificandi de 75 m de part et d'autre de l'axe des RD 36 et RD 91 ;
- Zone de protection relative à l'isolement acoustique vis-à-vis des voies bruyantes ;
- Servitude radioélectrique de protection contre les obstacles ;
- Servitudes radioélectriques de protection contre les perturbations ;
- Servitude liée à l'aérodrome de Toussus-le-Noble de protection contre les obstacles ;
- Servitude relative à la recherche et à l'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux.

Par ailleurs, l'infrastructure de transport n'est pas concernée par les autres servitudes en vigueur sur le territoire communal (servitudes radio électriques, servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques, périmètres de risques liés aux inondations, périmètres délimitant les zones affectées ou susceptibles d'avoir été affectées par des travaux souterrains, zone spéciale de dégagement de liaison hertzienne).

**Certains secteurs de la commune sont concernés par le risque mouvement de terrain ou le risque inondation, supposant un enjeu moyen.**

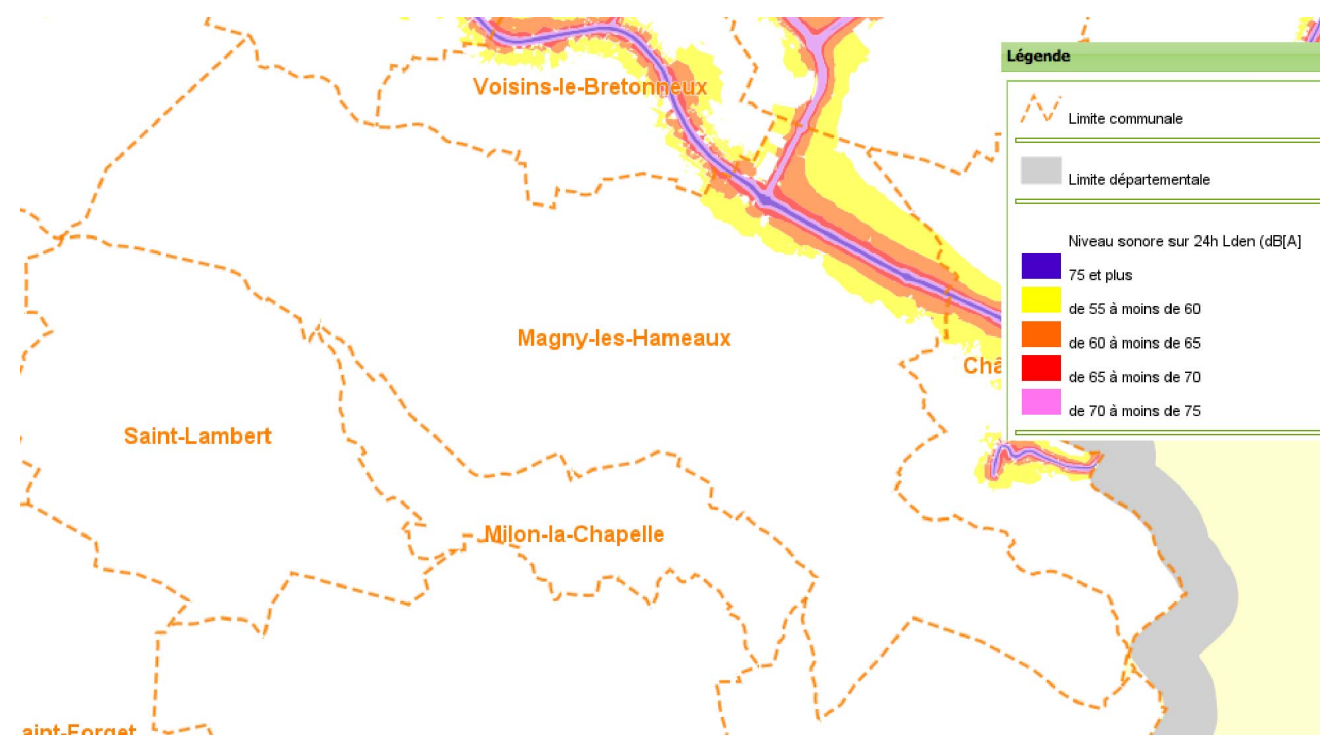


#### 4.4.2.13 Le bruit

Le département des Yvelines fait l'objet d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures de transport terrestre relevant de l'Etat, en application de la Directive européenne 2002/49/CE. L'article R. 572-1 du Code de l'Environnement dispose qu'ils « ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien ou provenant d'activités industrielles exercées dans les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ».

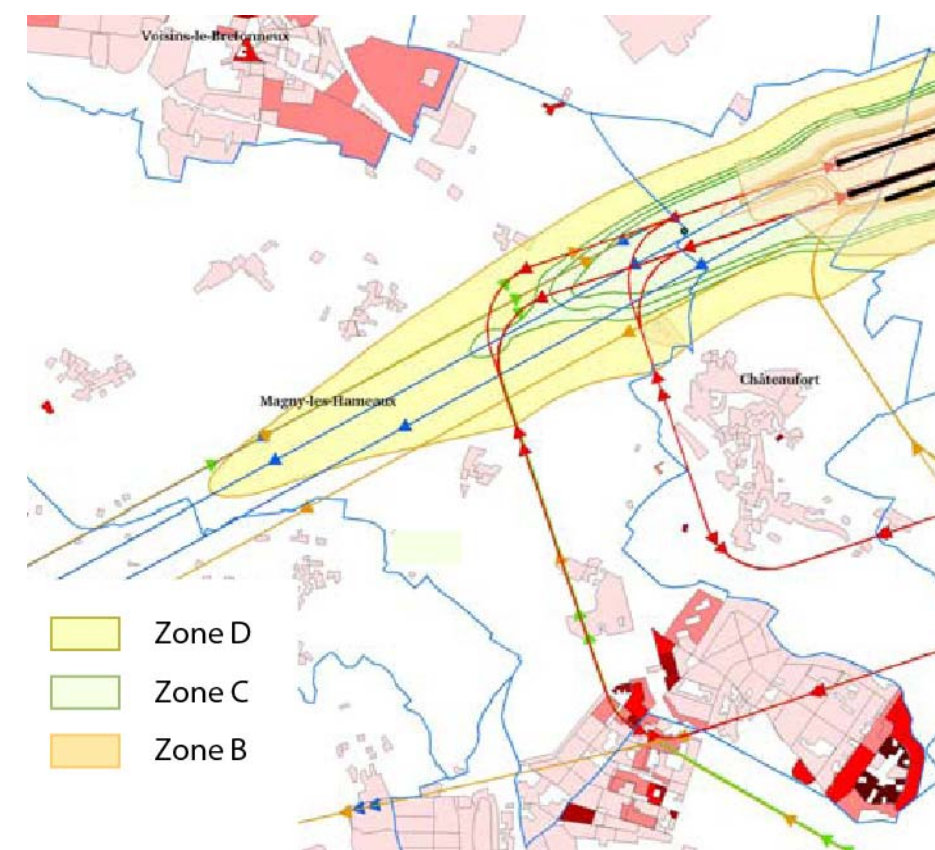
La carte des bruits de MAGNY-LES-HAMEAUX disponible sur le site « Cartelie » indique les niveaux de bruits routiers et ferroviaires observés sur le département pour les périodes jour, soir et nuit combinés.

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est ainsi concernée par des bruits élevés uniquement aux abords de la RD 36 (axe structurant francilien) et de l'avenue de l'Europe, où des dépassements de seuils sont observés.



Carte stratégique du bruit routier et ferroviaire, indice LDEN  
Source : Conseil Général 93, geoportail93

Par ailleurs, l'aéroport de Toussus-le-Noble, situé à l'Est de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX, génère un trafic aérien de 112 847 mouvements pour l'année 2012. La population magnycoise est exposée aux trajectoires des décollages et atterrissages des avions. Pour encadrer l'impact de l'aéroport sur les populations avoisinantes, l'aéroport de Toussus-le-Noble est doté d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Ce PEB a pour objectif d'éviter l'installation de populations nouvelles exposées à un certain niveau sonore aéronautique, de concilier activité aéronautique et développement maîtrisé des communes riveraines et de déterminer des utilisations de sols compatibles avec cet objectif. La plupart des parcelles concernées par le PEB sont situées en zone agricole ou naturelle. L'exposition de la population aux bruits aériens est donc faible.



Aérodrome de Toussus-le-Noble, courbes d'environnement sonore, trafic 2005  
Source : DGAC

**L'environnement sonore de la commune se caractérise par une faible exposition de la population au bruit. Ceci suppose un enjeu de préservation de la qualité du cadre de vie ainsi qu'un enjeu de résorption des nuisances pour les secteurs exposés au bruit routier.**

#### 4.4.2.14 Les sites Natura 2000

##### Généralités sur les sites Natura 2000

La politique de protection des sites Natura 2000, codifiée au sein du Livre IV du Code de l'Environnement, vise à préserver la diversité biologique et à valoriser le patrimoine naturel par la constitution d'un réseau de sites naturels protégés à l'échelle européenne.

La constitution du réseau de sites Natura 2000 découle de la mise en œuvre de la directive européenne « Oiseaux » de 1979 et de la directive « Habitats, faune, flore » de 1992. La directive « Oiseaux » vise la conservation à long terme des espèces d'oiseaux sauvages de l'Union européenne, et la directive « Habitats » vise la protection des habitats naturels des espèces animales et végétales présentant un intérêt communautaire.

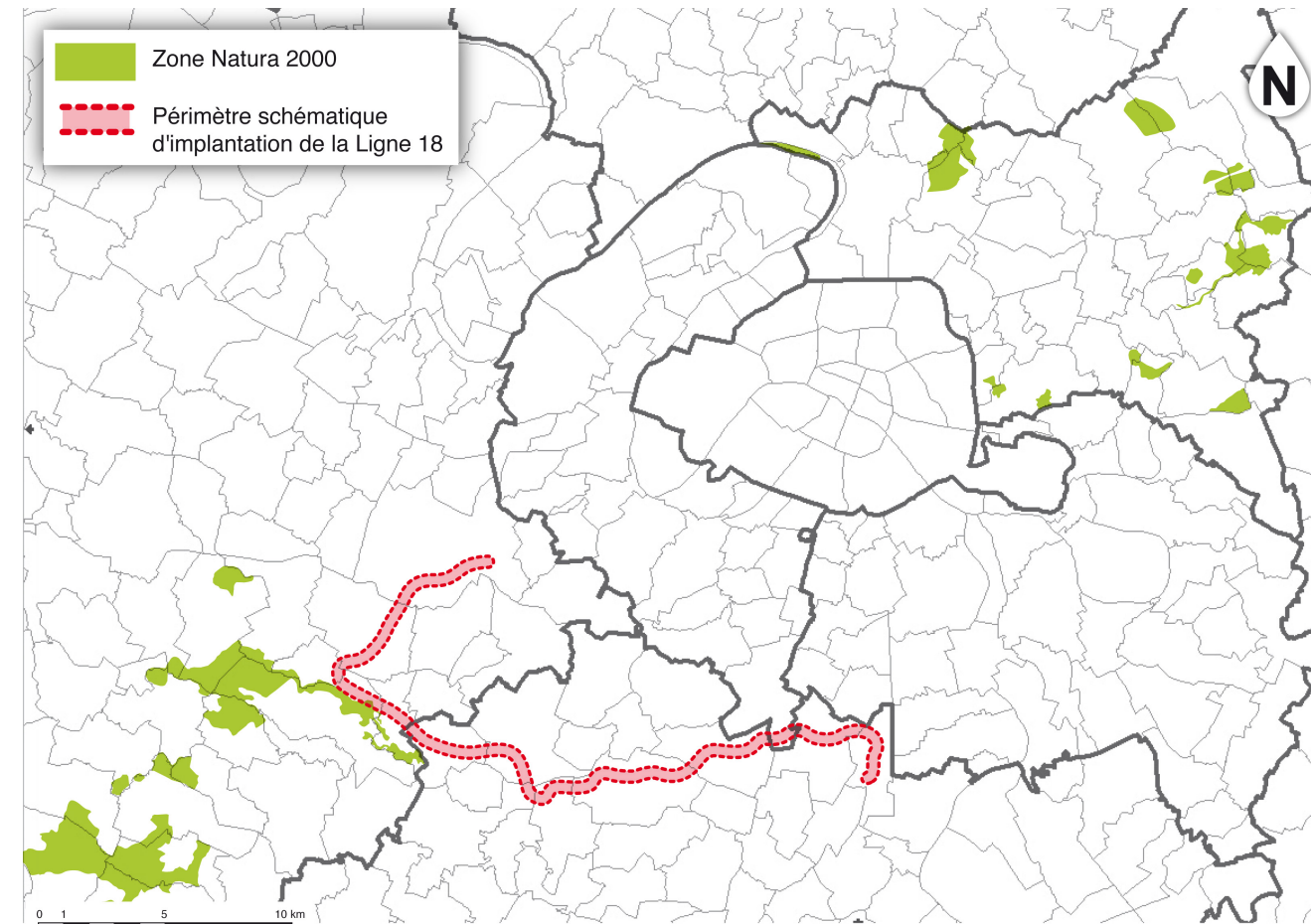
Les sites Natura 2000 instaurés en application de la directive « Oiseaux » donnent lieu à la création de Zones de Protection Spéciale (ZPS), et les sites instaurés en application de la directive « Habitats » donnent lieu à la création de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

Afin d'assurer une analyse exhaustive des incidences potentielles sur l'environnement induites par l'évolution du droit du sol dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme, font l'objet d'une analyse conforme aux dispositions de la circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation environnementale des incidences Natura 2000, l'ensemble des entités Natura 2000 présentes dans la commune ou dans une commune limitrophe.

**Les sites Natura 2000 analysés dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Les différents sites Natura 2000 étudiés dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du tronçon Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers sont les suivants :

- La **Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Massif de Rambouillet et zones humides proches »** (Directive « Oiseaux »), située sur le territoire de 36 communes, dont Châteaufort et MAGNY-LES-HAMEAUX ;
- La **Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline »** (Directive « Habitats »), située sur la commune de Saint-Lambert, commune limitrophe de MAGNY-LES-HAMEAUX.

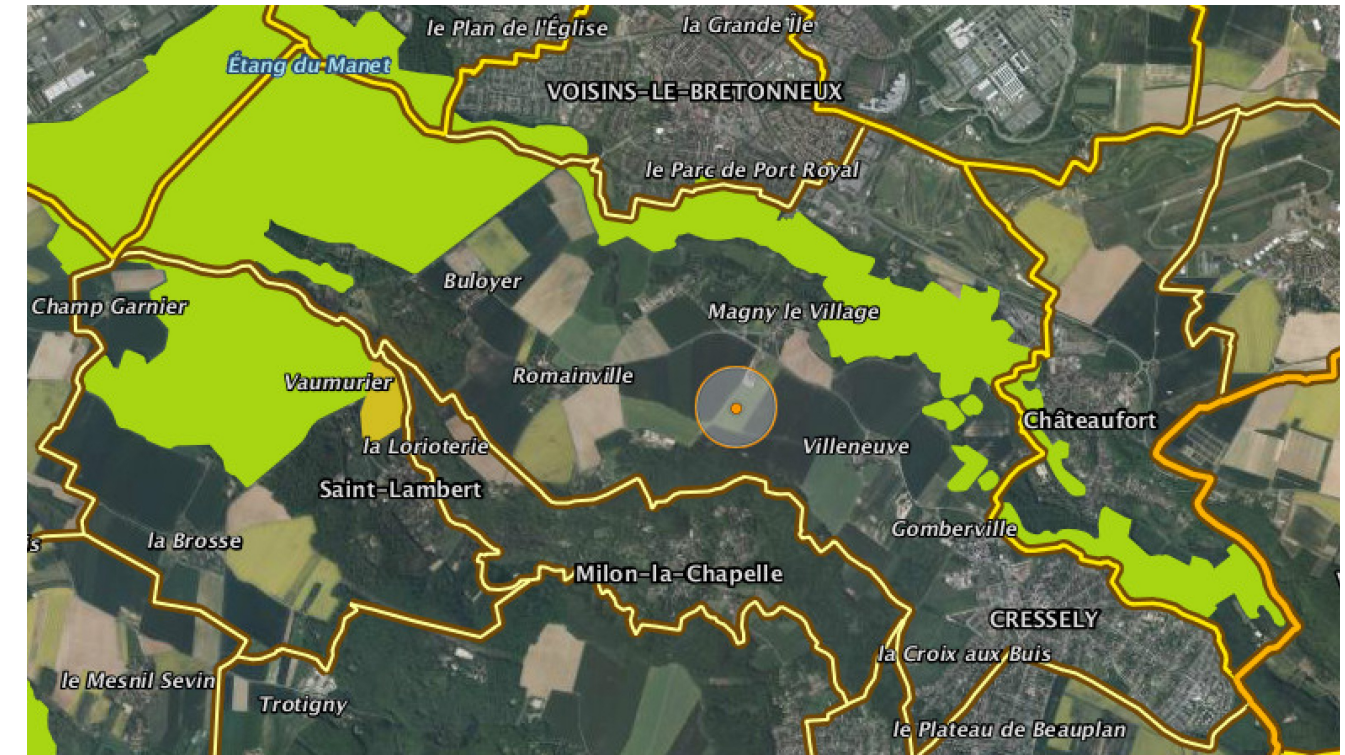


*Secteur d'implantation du projet et sites Natura 2000 en Île de France  
(Source : DRIEE Île de France)*

**Les sites Natura 2000 concernés par la mise en compatibilité du document d'urbanisme**

Le territoire de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est concerné par la ZPS « *Massif de Rambouillet et zones humides proches* ». MAGNY-LES-HAMEAUX est également limitrophe de la commune de Saint-Lambert accueillant la ZSC « *Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline* ».

Il est nécessaire de préciser que la ZPS fera également l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU Châteaufort.



*Les sites Natura 2000 à Magny-les-Hameaux et dans les communes limitrophes  
Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel*

**Le massif de Rambouillet et les zones humides proches**

**Présentation du site**

Le document d'objectifs (DOCOB) de ce site Natura 2000 d'un peu plus de 17 000 ha a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 4 juin 2013. Le DOCOB présente la ZPS de la manière suivante : *Ce site « est centré sur le massif forestier de Rambouillet et de la chaîne des étangs de Hollande, dont l'intérêt ornithologique est connu de longue date. La présence d'oiseaux d'intérêt communautaire, certains liés à la forêt, d'autres aux zones humides ou aux milieux ouverts, ont amené à proposer un classement en Natura 2000. »*

Une cinquantaine d'espèces relevant de l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux » est observée dans la ZPS. Parmi elles, 13 espèces ont été déclarées « espèces cibles » pour le site.

Les milieux qui composent cet ensemble sont les suivants, associés aux « espèces cibles » inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » qui y sont recensées et aux menaces potentielles identifiées :

Grands milieux	Taux de recouvrement du site	Principales espèces d'intérêt communautaire concernées	Principales menaces en lien avec les tendances naturelles et les activités humaines
Forêts (hors jeunes peuplements)	80%	Bondrée apivore Pic mar Pic noir	Disparition des stades âgés des chênaies Exploitations forestières Dérangement en période de reproduction
Prairies de fauche et pâturages	< 2 %	Busard Saint-Martin Alouette lulu Bondrée apivore	Fermeture du milieu par manque d'entretien régulier
Rivières, ruisseaux	65 km	Martin-pêcheur d'Europe	Pollutions Dérangements
Zones humides (liées aux étangs)	2 %	Blongois nain Butor étoilé Busard des roseaux	Gestion des niveaux d'eau Dérangements
Plans d'eau		Balbusard pêcheur Sterne pierregarin	Dérangements
Cultures	< 1 %	Busard Saint-Martin Alouette lulu Bondrée apivore	Fermeture du milieu par manque d'entretien Types de cultures, amendements
Infrastructures	2 %	Aucun	-
Autres milieux ouverts	13 %	Alouette lulu Fauvette pitchou Engoulevent d'Europe	Fermeture des milieux par boisement naturel ou plantations Période des travaux forestiers Dérangement en période de reproduction

### Enjeux écologiques

D'après l'analyse présentée dans le DOCOB, la richesse de l'avifaune du site est liée à la diversité et la complémentarité des milieux rencontrés. La situation de la ZPS, dans la région à la plus forte densité de population de France, génère une fréquentation et des activités touristiques particulièrement importantes, en plus des activités économiques existant. Ainsi, 3 objectifs principaux de développement durable ont été définis dans le DOCOB :

- Maintenir et restaurer les habitats favorables aux différentes « espèces cibles » de la ZPS.
- Suivre l'évolution de ces espèces, améliorer la connaissance sur certaines.
- Maîtriser les causes de dérangement ou de destruction (gestion, fréquentation, public, présence de prédateurs).

Et, à un degré moindre, améliorer les conditions d'implantation de certaines espèces en aménageant des sites de reproduction artificiels.

**En raison de la valeur patrimoniale forte de certaines espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » présentes sur le site du massif de Rambouillet et des zones humides proches, celui-ci présente donc des enjeux forts de conservation.**

### Les tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline

#### Présentation du site

Le DOCOB commun aux sites « *Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline* » et « *Forêt de Rambouillet* » a été approuvé par arrêté préfectoral en novembre 2007. Le DOCOB présente ces ZSC de la manière suivante : « *Ecologiquement complémentaires de Fontainebleau, les deux sites rambolitains sont particulièrement intéressants pour les écosystèmes palustres (bas-marais, bois tourbeux, tourbières...) qu'ils renferment.* »

11 habitats d'intérêt communautaire dont 5 prioritaires sont recensés sur le site « *Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline* »/

Seule la Prairie de la Gravelle, sur la commune de Saint-Lambert, est localisée à proximité du projet. Ce secteur est en partie inclus dans le site Natura 2000 « *Massif de Rambouillet et les zones humides proches* », présenté ci-avant.

Les habitats d'intérêt communautaire identifiés sur le site de La Gravelle sont les suivants, associés à leur état de conservation et à la nature des interventions proposées :

Habitats	Etat de conservation	Nature des interventions
Aulnaies à hautes herbes (91E.11)	- Linéaire le long des rus - Bon état de conservation	<b>Interventions relevant de bonnes pratiques :</b> - Proscrire transformations des peuplements et drainage. - Interdire le passage d'engins lourds - Ne maintenir le Frêne seulement quand il est présent et régénéré
Mégaphorbiaies mésotrophes collinéennes (6430-1)	- Mosaïque dans les aulnaies, fortement colonisées par des carex	Stades transitoires qui évoluent vers la forêt donc <b>laisser faire la dynamique naturelle</b>
Communautés a characées des eaux oligo-mésotrophes basiques (3140)	- Mare-abreuvoir : pollution par le bétail - Principale menace : le niveau d'eau	<b>Proposition d'intervention :</b> - Pose d'une clôture anti-bétail pour mise en exclus périodique du pâturage
Végétation des bas-marais neutro-alcalins (7230)	- Etat moyen	<b>Proposition d'intervention :</b> - Entretien par pâturage et faucardage, pose de clôture, suivi de la végétation

### Enjeux écologiques

La forêt d'Yveline abrite un ensemble de milieux tourbeux de nature différente, considérés en France comme rares à l'échelle planétaire. En outre, une dizaine d'espèces végétales protégées a été recensée.

**Les tourbières et les prairies tourbeuses étant des milieux relictuels fragiles qui subissent encore des perturbations hydrauliques et sont menacés par la concurrence arbustive, ce site Natura 2000 présente des enjeux forts de conservation.**

4.4.2.15 La synthèse des enjeux du territoire

Thématiques	Enjeu
Occupation du sol	Moyen
Santé humaine	Fort
Air	Moyen
Climat	Fort
Population	Moyen
Diversité biologique, faune, flore	Fort
Sols	Moyen
Eau	Fort
Patrimoine culturel, architectural et archéologique	Fort
Paysage	Moyen
Risques	Moyen
Bruit	Moyen
Sites Natura 2000	Fort

4.4.3 Les incidences de la MECDU sur l'environnement

4.4.3.1 Les incidences notables probables de la mise en œuvre de la MECDU sur l'environnement

Les incidences générales envisageables

Les incidences de la mise en compatibilité du document d'urbanisme supposent une adaptation des règles d'urbanisme applicables pour permettre la réalisation des éléments d'infrastructure composant le réseau de transport du Grand Paris. Ainsi, les évolutions générales supposent :

- L'évolution du document d'urbanisme afin d'autoriser le projet sans remettre en cause son économie générale ;
- L'adaptation du règlement sur les emprises strictement nécessaires au projet pour permettre l'infrastructure ;
- Le changement de la nature de l'occupation du sol au droit de l'implantation du projet en aérien et d'un ouvrage annexe pour la partie souterraine.

A compter de la date de publication du décret déclarant l'utilité publique du projet, les éléments du projet constitueront un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 du Code de l'Urbanisme.

Les effets notables probables sur l'environnement

La notion « d'effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement » visée par le Code de l'Environnement recouvre différentes typologies d'effets potentiels. Les typologies d'effets communément identifiées pour analyser les incidences des plans et programmes englobent les effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires ou permanents, les effets à court/ moyen/ long terme, ainsi que les effets cumulés avec d'autres plans ou programmes connus.

Pour la mise en compatibilité d'un PLU, les typologies d'effets potentiels suivants peuvent être retenus :

Typologie d'effet	Effets potentiels de la mise en compatibilité
<b>Effets Directs et Indirects</b>	<p><b>Les effets directs</b> : la mise en compatibilité du document d'urbanisme porte exclusivement sur la levée des interdictions pouvant peser sur la réalisation du projet et sur l'adaptation du règlement afin de permettre, en termes d'occupation du sol sur les terrains d'assiette du projet, la réalisation de l'infrastructure de transport.</p> <p>Ainsi, les effets directs de la mise en compatibilité sont limités à l'évolution de l'occupation du sol au droit du projet. Concernant le projet de réseau de transport du Grand Paris, les éléments émergents (gares et ouvrages annexes) supposent une évolution de l'occupation du sol. La section courante de l'infrastructure en souterrain n'amène pas d'évolution de l'occupation du sol.</p> <p><b>Les effets indirects</b> : les effets indirects de la mise en compatibilité sont de deux ordres : d'une part, l'amélioration des conditions de desserte et d'accessibilité des territoires, du fait de l'implantation d'une infrastructure de transport. En raison de l'existence de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière (ZPNAF), conformément aux dispositions issues de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, l'évolution du droit des sols à l'échelle du projet est strictement encadré, de ce fait la mise en compatibilité n'aura pas d'effets indirects sur l'occupation du sol en dehors des emprises strictes du projet.</p>
<b>Effets Positifs et Négatifs</b>	<p><b>Les effets positifs</b> : sont considérés comme effets positifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui s'inscrivent en cohérence avec l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur visant à préserver le cadre de vie, les milieux naturels, l'eau et les milieux aquatiques, la qualité de l'air, à prévenir les risques graves de nuisances, à protéger les éléments de patrimoine bâti et paysager et à améliorer les conditions de mobilité.</p> <p><b>Les effets négatifs</b> : sont considérés comme effets négatifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui remettent en cause l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur. Par ailleurs, le réseau de transport public du Grand Paris respecte la politique régionale car il est explicitement intégré dans le SDRIF 2013 dont la réalisation s'appuie sur une évaluation environnementale.</p>

Typologie d'effet	Effets potentiels de la mise en compatibilité
<b>Effets Temporaires ou Permanents, et effets à court/moyen/long terme</b>	<p><b>Les effets temporaires</b> : la mise en compatibilité du document d'urbanisme n'a pas vocation à induire d'effets temporaires. Les effets temporaires sont liés au projet lui-même et non à l'évolution du document d'urbanisme. Ces effets seront principalement liés à la phase du chantier de réalisation de l'infrastructure de transport et sont analysés à ce titre dans le dossier d'étude d'impact.</p> <p><b>Les effets permanents</b> : la mise en compatibilité à vocation à avoir un effet permanent à deux titres. D'une part, en termes de droit de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet vaudra qualification de projet d'intérêt général. Cette disposition permet de prévenir des modifications ultérieures des documents d'urbanisme qui seraient en contradiction avec le projet. D'autre part, une fois les composantes de l'infrastructure de transport en place (gare, ouvrages annexes, tunnel), celles-ci constituent une occupation pérenne du sol et du sous-sol.</p>
<b>Effets issus du cumul des effets avec d'autres programmes</b>	<b>Les effets cumulés</b> : l'identification des effets cumulés suppose l'analyse des effets issus des interactions de la mise en compatibilité du PLU avec l'évolution de l'occupation du sol induite par d'autres projets de transport ou d'autres projets d'aménagement.

#### 4.4.3.2 L'occupation du sol

La mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX induit des adaptations du règlement des zones UZ et N, afin de permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Elle ne présente qu'un enjeu faible concernant l'occupation des sols.

Les évolutions apportées au règlement du PLU n'ouvrent des droits à construire que pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » ; la mise en compatibilité ne porte donc bien que sur les éléments du projet.

La mise en compatibilité ne change pas les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU ainsi que l'économie générale du document. Le projet souterrain de réseau de transport public du Grand Paris traverse majoritairement des zones déjà urbanisées et les modifications apportées afin de permettre la réalisation de l'ouvrage annexe n°17 concerne un secteur urbain déjà constitué (zone UZ).

La mise en compatibilité concerne également la zone N, afin de permettre le passage, en souterrain et en aérien, de l'infrastructure de transport. La section en souterrain ne porte pas atteinte à l'occupation du sol en surface, et n'entraîne aucune réduction d'espaces boisés ou d'espaces verts. Néanmoins, la portion de section courante de l'infrastructure en aérien prend place en limite du sous-secteur du Golf, à proximité de la RD 36 et nécessite la réduction d'un Espace Boisé Classé. La réduction limitée de l'emprise de cet EBC ne remet pas en cause la possibilité d'assurer un traitement paysager de ces secteurs ni la fonctionnalité des milieux associés.

Les ajustements réglementaires sont donc restés limités et ne remettent pas en cause la vocation des différentes zones et les occupations du sol autorisées. **Ainsi, les modifications apportées n'ont pas d'effets négatifs notables sur l'environnement.**

#### 4.4.3.3 La santé humaine

La mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'induit pas d'effets sur la santé humaine et ne présente donc pas d'enjeu particulier pour cette thématique.

Les impacts potentiels du métro sur la santé concernent principalement les pollutions atmosphériques, le bruit et les accidents de la route.

- **En matière d'accidents de la route** : les modélisations en matière de mobilité effectuées dans le cadre de l'étude d'impact du projet montrent que la mise en service du Grand Paris Express induira une diminution du trafic routier. Cette diminution aura pour effet corollaire une diminution du nombre d'accidents de la route.
- **En matière de bruit et de nuisances sonores** : en insertion souterraine, le métro n'aura que peu d'impacts sonores du moment que les vibrations sont bien traitées. La ventilation nécessaire aux tunnels est une source de bruit non négligeable, mais elle peut être facilement maîtrisée. La portion de section courante en aérien s'inscrit le long d'une infrastructure de transport terrestre générant un niveau de bruit ambiant assez élevé (RD 36). En outre, la réglementation sur le bruit et les nuisances sonores sera respectée.
- **En matière de pollution atmosphérique** : La pollution atmosphérique a un effet direct sur la santé. A l'échelle du projet, l'étude d'impact montre que la réalisation du Grand Paris Express modifiera les conditions de déplacement dans la zone agglomérée, induisant une baisse globale du trafic routier et de la congestion ; cet effet, conjugué à l'évolution naturelle du parc roulant vers des véhicules plus propres, va entraîner une baisse des émissions des polluants associées au trafic routier.

**Ainsi, l'évolution du document d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris n'induit pas d'impacts négatifs sur la santé des habitants.**

#### 4.4.3.4 L'air et le climat

**La mise en compatibilité en tant que telle n'a pas d'incidences sur la qualité de l'air et le climat : l'évolution du droit du sol n'induit pas d'occupation du sol émettant des gaz à effet de serre.**

La mise en compatibilité du document d'urbanisme permet cependant la réalisation d'un projet structurant de transport en commun qui contribuera à la diminution de la place accordée à l'automobile ainsi qu'à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, le secteur des transports contribue à une grande partie des émissions de nombreux polluants, notamment les oxydes d'azotes (NOx) (53 % des émissions totales) et les particules fines (PM10) (25 % des émissions totales).

Le réseau du métro du Grand Paris constitue donc un enjeu primordial dans la réduction des émissions de polluants atmosphériques, la limitation du phénomène de réchauffement climatique et le respect des objectifs de la Région, inscrits notamment dans le PDUIF, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), le Plan Régional de la Qualité de l'Air et le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) d'Ile-de-France.

#### 4.4.3.5 La population

**La mise en compatibilité en tant que telle n'a pas d'incidences sur l'évolution de la population de la commune** : les évolutions du droit du sol induites par la mise en compatibilité du document pour permettre la réalisation du projet ne sont pas de nature à accroître ou à diminuer les zones du PLU destinées à de l'habitation. En effet, elles n'ouvrent de nouveaux droits à construire que pour les « constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris » et n'ont pas pour objet de permettre la création de nouveaux logements et donc d'entraîner une potentielle hausse de la population.

Par ailleurs, la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX ne remet pas en cause les objectifs d'évolution démographique fixés par la commune dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Elle ne présente donc qu'un enjeu faible concernant la population.

#### 4.4.3.6 La diversité biologique, la faune et la flore

**La mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'a pas d'effets négatifs notables sur la diversité biologique.**

Les adaptations réglementaires nécessaires pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris et pouvant avoir un impact potentiel sur la diversité biologique consistent en :

- L'adaptation des articles 4, 7, 10 et 13 de la zone N afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : les installations présentes en zone N sont une portion de section courante en souterrain et en aérien ainsi qu'un ouvrage annexe. Ils sont localisés en limite de zone N, à proximité immédiate d'une voie routière structurante, dans le sous-secteur Nb, correspondant au Golf. Ainsi, la mise en compatibilité ne fait pas évoluer la vocation de la zone.
- Un Espace Boisé Classé est réduit en bordure de la RD 36 sur une surface d'environ 850 m<sup>2</sup> sous les emprises de la section courante en aérien. La réduction limitée de ces emprises ne remet pas en cause le maintien de la diversité biologique ni les continuités écologiques existantes.



*Espace Boisé Classé à déclasser (source : Google 2015)*

Aucune des autres adaptations réglementaires nécessaires pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas susceptibles d'avoir un impact sur la diversité biologique. En effet, elles concernent essentiellement des zones urbaines, déjà très fortement artificialisées (zone UZ).

#### 4.4.3.7 Les sols pollués

L'évolution du PLU pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris concerne des zones de la commune où aucune pollution connue n'est répertoriée. La présence d'une entreprise répertoriée dans la base de données « Basias » nécessite une attention particulière afin de confirmer l'absence de pollution sur le site ou de prendre les mesures qui s'imposent en phase travaux en cas de pollution révélée. Le fonctionnement des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris n'est pas susceptible d'engendrer un risque de pollution du sol. **Ainsi, la mise en compatibilité du PLU n'a pas d'incidences sur les sols pollués.**

#### 4.4.3.8 L'eau

**La mise en compatibilité du PLU n'a pas d'impacts négatifs sur la géologie et l'hydrogéologie ni sur le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).** Les huit défis du SDAGE ont bien été pris en compte dans le document (cf. 4.4.2.10 L'eau).

##### Eaux superficielles

Aucun cours d'eau n'est identifié sur le périmètre de la mise en compatibilité. La définition des composantes du projet intégrera les problématiques de rejet des eaux superficielles en conformité avec la réglementation en vigueur (eaux pluviales, ruissellement, etc.). L'évolution du document d'urbanisme n'a donc pas d'incidences négatives sur les eaux superficielles.

##### Hydrogéologie

Le projet s'inscrit en cohérence avec le SDAGE et le SAGE Orge - Yvette, et ne remet pas en cause l'hydrogéologie sur le territoire communal. La mise en compatibilité n'induit donc pas non plus de menace sur l'hydrogéologie.

##### Captages d'eau

Aucun captage d'eau ou périmètre de protection de captage n'étant recensé à proximité des secteurs concernés par la mise en compatibilité, **la mise en compatibilité du PLU n'aura pas d'incidences sur l'alimentation en eau potable et sur la pérennité de la ressource en eau.**

#### 4.4.3.9 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique

##### Le patrimoine culturel

La section courante de l'infrastructure en aérien est concernée par un périmètre de protection de monuments historiques inscrits (porte de la Mérantaise). Les autorisations de construire de ces éléments seront soumises à avis de l'ABF. Les éléments du projet respecteront donc les dispositions induites par cette servitude. **Ainsi, la mise en compatibilité du PLU n'a aucune incidence sur la conservation du patrimoine culturel protégé**

Les évolutions apportées par la mise en compatibilité du document d'urbanisme ne sont pas concernées par des protections relatives aux sites et aux paysages.

##### Le patrimoine archéologique

**Le projet de réseau de transport public du Grand Paris traverse des zones de présomption archéologique. La mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'induit pas d'effets négatifs, les affouillements et exhaussements étant déjà autorisés dans le PLU.**

En raison de la sensibilité archéologique des différents territoires concernés, le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera soumis aux procédures d'archéologie préventive.

#### 4.4.3.10 Le paysage

**La mise en compatibilité du document d'urbanisme aura une incidence limitée sur le paysage :**

- La mise en compatibilité pour permettre la section courante de l'infrastructure souterraine concerne les zones UZ et N. Elle n'induit aucun effet sur l'occupation du sol en surface. Elle n'aura en conséquence aucun effet sur les caractéristiques paysagères des zones traversées.
- La mise en compatibilité pour permettre la section courante de l'infrastructure en aérien concerne la zone N, dans un secteur marqué par la proximité immédiate de la RD 36.
- La mise en compatibilité pour permettre l'implantation d'un ouvrage annexe en zone UZ s'inscrit dans un secteur déjà urbanisé : une zone d'activités économiques. Les ouvrages annexes n'ayant pas d'élévation par rapport au niveau du sol, la mise en compatibilité n'induit pas d'effets notables sur le paysage.
- La mise en compatibilité pour permettre l'implantation d'un ouvrage annexe en zone N s'inscrit à proximité immédiate d'un secteur artificialisé : la RD 36. Les ouvrages annexes n'ayant pas d'élévation par rapport au niveau du sol, la mise en compatibilité n'induit que peu d'effets sur le paysage de la zone.

**La mise en compatibilité porte sur une emprise limitée du territoire correspondant à un paysage composé d'espaces agricoles ouverts, ainsi la mise en compatibilité n'entraîne pas d'effets négatifs notables sur ce paysage. Les caractéristiques du projet sont présentées dans les Pièces D et G du présent dossier de DUP.**

#### 4.4.3.11 Les risques

**La mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'induit aucune réduction de protections existantes édictées en raison des risques et des nuisances et respecte les dispositions des servitudes d'utilité publique.** Par ailleurs, les évolutions du droit du sol induites par la mise en compatibilité visent à permettre la réalisation, d'ouvrages annexe et d'une infrastructure courante en souterrain et en aérien. Ces éléments, ainsi que leur localisation, ne sont pas de nature à générer de graves risques de nuisances.

#### Les ICPE

La commune n'est pas concernée par des établissements classés SEVESO, le projet ne prévoit pas la création d'ICPE et la mise en compatibilité ne génère pas de servitudes encadrant l'urbanisation du fait de risques technologiques. La mise en compatibilité du PLU n'est donc pas concernée par cette thématique.

**La mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'induit aucune augmentation du risque lié à la présence d'ICPE. Elle n'a donc pas d'effet négatif.**

#### Zones inondables

La mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'est pas concernée par les périmètres de risques liés aux inondations identifiées.

La mise en compatibilité ne soulève pas d'incohérence avec la prise en compte du risque inondation par remontée de nappes. En effet, le projet de réseau de transport public du Grand Paris traverse des secteurs concernés par une sensibilité très faible vis-à-vis de ce risque. Le règlement des zones UZ et N a peu évolué dans le cadre de la mise en compatibilité. Les constructions en sous-sol étaient autorisées dans ces zones.

**La mise en compatibilité en tant que telle n'est pas de nature à accroître le risque d'inondation par remontée de nappes.**

#### Les risques de mouvement de terrains

La carte des aléas relative au retrait et au gonflement des argiles, élaborée par le BRGM, place le projet de réseau de transport public du Grand Paris en zone d'aléa faible vis-à-vis de ce risque. De plus, le projet n'est pas implanté dans un des périmètres délimitant les zones affectées ou susceptibles d'avoir été affectées par des travaux souterrains.

**Les aménagements prévus sur le territoire communal devront tenir compte des dispositions constructives particulières et des recommandations du dossier départemental des risques majeurs afin de tenir compte de la problématique des mouvements de terrain.**

#### Les servitudes

le projet de réseau de transport public du Grand Paris est concerné par différentes servitudes : servitude de protection des monuments historiques, servitude de protection des sites et des monuments naturels, servitude relative à l'établissement de canalisations électriques, zone spéciale de dégagement du réseau Villejust EDF, servitude liée à l'interdiction d'accès limitrophe de la RD 36, Zone de protection relative à l'isolement acoustique vis-à-vis des voies bruyantes, servitude radioélectrique de protection contre les obstacles, servitude radioélectriques de protection contre les perturbations, servitude liée à l'aérodrome de Toussus-le-Noble de protection contre les obstacles, servitude relative à la recherche et à l'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux.

**Le projet, ainsi que l'évolution du droit du sol proposée pour assurer la mise en compatibilité du document d'urbanisme, sont conformes aux dispositions issues des servitudes d'utilité publique en vigueur sur le territoire communal.**

#### 4.4.3.12 Le bruit

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est ainsi concernée par des bruits élevés uniquement aux abords de la RD 36 (axe structurant francilien) et de l'avenue de l'Europe, où des dépassements de seuils sont observés.

En insertion souterraine, le projet de métro n'aura pas d'incidences sonores. La ventilation nécessaire aux tunnels peut constituer une source de bruit non négligeable, mais elle peut être facilement maîtrisée par différentes solutions anti-bruit (de type silencieux, grilles acoustiques, murs anti-bruit, capotages sur les équipements). Lors des phases d'études de définition du projet (phase avant-projet et phases ultérieures), la réalisation d'une étude acoustique spécifique à chaque site permettra d'identifier, si besoin, les dispositifs spécifiques permettant d'assurer le respect de la réglementation en matière de bruit vis-à-vis du voisinage.

## PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Les ouvrages annexes et la section courante de l'infrastructure en aérien seront réalisés en émergence. Ces différents éléments s'inscrivent à proximité immédiate d'infrastructures routières génératrices de niveaux sonores élevés. L'infrastructure de transport n'induit pas d'évolution majeure des niveaux sonores constatés. Les incidences du projet en matière acoustique sont présentées dans l'étude d'impact du projet (pièce G. du dossier d'enquête publique).

Le respect de la réglementation en matière de bruit vis-à-vis du voisinage s'imposera au projet lors des études de conception.

**Ainsi, la mise en compatibilité n'aura pas d'effets notables sur l'environnement sonore.**

### *4.4.3.13 Les effets cumulés avec d'autres plans ou programmes d'aménagement Les effets cumulés avec d'autres plans ou programmes d'aménagement*

La commune de MAGNY-LES-HAMEAUX est incluse dans le périmètre du projet de Contrat de Développement Territorial (CDT) « *Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles-Grand-Parc - Vélizy-Villacoublay* », dont l'enquête publique s'est déroulée du 29 janvier au 27 février 2015.

Le CDT est un outil partenarial défini par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il réunit les collectivités et l'Etat et il a pour objectif de définir les objectifs et les priorités en matière « *d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels* ».

Le Contrat de Développement Territorial se structure en quatre volets, en comportant notamment les titres suivants :

- Un premier titre qui précise le territoire sur lequel se porte le contrat et présente le projet stratégique de développement durable élaboré par les parties ;
- Un deuxième titre qui définit les objectifs et priorités dans les domaines prévus par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- Un troisième titre qui expose le programme des actions, opérations d'aménagement, projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs ;
- Un quatrième titre qui indique les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat.

L'élaboration du CDT est soumise à évaluation stratégique environnementale préalable et son approbation est soumise à la procédure d'enquête publique. Les objectifs et le programme d'actions portés par les collectivités territoriales et l'Etat, permettant d'accompagner les évolutions futures de l'occupation du sol en lien avec l'amélioration des conditions d'accessibilité de la commune, ont ainsi vocation à être définies dans le cadre du CDT.

Le projet de CDT « *Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles-Grand-Parc - Vélizy-Villacoublay* » intègre la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris comme support des actions de valorisation du territoire portées par ce contrat. Ainsi, la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de MAGNY-LES-HAMEAUX pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris s'inscrit en cohérence avec la poursuite des objectifs du CDT.

### *4.4.3.14 Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier les sites Natura 2000*

#### **L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 de la mise en compatibilité du PLU**

L'analyse des incidences potentielles de la mise en compatibilité du document sur les sites Natura 2000 présents sur la commune ou sur une commune limitrophe de celle-ci se fonde sur les éléments de méthode issus de la circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000, qui prévoit une approche en trois étapes :

1. Présentation simplifiée de l'activité, d'une carte situant le projet d'activité par rapport aux périmètres des sites Natura 2000 les plus proches et d'un exposé sommaire mais argumenté des incidences que le projet d'activité est ou non susceptible de causer à un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé argumenté intègre nécessairement une description des contraintes déjà présentes (autres activités humaines, enjeux écologiques, etc.) sur la zone où devrait se dérouler l'activité.
2. L'exposé argumenté cité au 1. ci-dessus identifie le ou les sites Natura 2000 pouvant être affectés en fonction de la nature et de l'importance de l'activité, de la localisation de l'activité à l'intérieur d'un site ou à sa proximité, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques des habitats et espèces des sites concernés, etc.
3. Une analyse des différents effets de l'activité sur le ou les sites : permanents et temporaires, directs et indirects, cumulés avec ceux d'autres activités portées par le demandeur.

#### **L'analyse des incidences**

##### **Le massif de Rambouillet et les zones humides proches**

Le massif de Rambouillet traverse la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX. L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX sur ce site est donc nécessaire. Le secteur du PLU concerné par la mise en compatibilité le plus proche de l'entité Natura 2000 est situé à 50 m environ.

L'intérêt ornithologique de ce site est connu de longue date. La présence d'oiseaux d'intérêt communautaire, certains liés à la forêt, d'autres aux zones humides ou aux milieux ouverts, ont amené à proposer un classement en Natura 2000.



Le tableau ci-après recense les menaces potentielles pesant sur les milieux et les espèces d'oiseaux cibles associées inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » :

Grands milieux	Principales espèces d'intérêt communautaire concernées	Principales menaces en lien avec les tendances naturelles et les activités humaines	Effets induits par la mise en compatibilité du document
Forêts (hors jeunes peuplements)	Bondrée apivore Pic mar Pic noir	Disparition des stades âgés des chênaies Exploitations forestières Dérangement en période de reproduction	Néant, la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).
Prairies de fauche et pâturages	Busard Saint-Martin Alouette lulu Bondrée apivore	Fermeture du milieu par manque d'entretien régulier	
Rivières, ruisseaux	Martin-pêcheur d'Europe	Pollutions Dérangements	
Zones humides (liées aux étangs)	Blongois nain Butor étoilé Busard des roseaux	Gestion des niveaux d'eau Dérangements	
Plans d'eau	Balbuzard pêcheur Sterne pierregarin	Dérangements	
Cultures	Busard Saint-Martin Alouette lulu Bondrée apivore	Fermeture du milieu par manque d'entretien Types de cultures, amendements	
Infrastructures	Aucun	-	
Autres milieux ouverts	Alouette lulu Fauvette pitchou Engoulevent d'Europe	Fermeture des milieux par boisement naturel ou plantations Période des travaux forestiers Dérangement en période de reproduction	

Bien que située à proximité immédiate du site « Massif de Rambouillet et les zones humides proches », la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'a pas d'incidences sur ce site. Le projet de réseau de transport du Grand Paris ne le traverse pas et la mise en compatibilité ne modifie pas l'occupation du sol dans ce site.

Les compléments apportés au plan de zonage par la réduction d'un EBC et au règlement de la zone naturelle du PLU portent sur le sous-secteur Nb « Le Golf », situé en dehors des emprises du site Natura 2000, se limitent à l'emprise du projet, implanté en bordure d'une infrastructure routière importante (RD 36). La mise en compatibilité n'a donc pas d'incidences sur la protection du site Natura 2000 et n'autorise aucune autre construction que celles liées au réseau de transport public du Grand Paris.

D'autre part, la mise en compatibilité n'autorise aucune nouvelle ICPE dans aucune des zones traitées, même en souterrain.

Les adaptations faites aux règlements des zones visent uniquement à autoriser l'implantation des infrastructures et ouvrages annexes adaptée au projet au sein de la parcelle concernée.

Enfin, les adaptations effectuées sur le document d'urbanisme n'ont pas d'incidences sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » présentes sur le site ou sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).

**Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX sur le site « Massif de Rambouillet et les zones humides proches » peuvent être considérées comme nulles.**

**Les tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline**

La Prairie de la Gravelle, incluse dans le site Natura 2000 « Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline », se situe au Sud-Ouest de la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX, sur la commune de Saint Lambert (commune limitrophe). L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX sur ce site est donc nécessaire. Le secteur du PLU concerné par la mise en compatibilité le plus proche de l'entité Natura 2000 est situé à 3,5 km environ.

Les sites inclus dans le DOCOB sont particulièrement intéressants pour les écosystèmes palustres (bas-marais, bois tourbeux, tourbières, etc.) qu'ils renferment.

Le tableau ci-après recense la nature des interventions préconisées et proscrites sur les habitats d'intérêt communautaire identifiés sur le site de La Gravelle :

Habitats	Nature des interventions
Aulnaies à hautes herbes (91E.11)	<b>Interventions relevant de bonnes pratiques :</b> - Proscrire transformations des peuplements et drainage. - Interdire le passage d'engins lourds - Ne maintenir le Frêne seulement quand il est présent et régénéré
Mégaphorbiaies mésotrophes collinéennes (6430-1)	Stades transitoires qui évoluent vers la forêt donc <b>laisser faire la dynamique naturelle</b>
Communautés a characées des eaux oligo-mésotrophes basiques (3140)	<b>Proposition d'intervention :</b> - Pose d'une clôture anti-bétail pour mise en exclos périodique du pâturage
Végétation des bas-marais neutro-alcalins (7230)	<b>Proposition d'intervention :</b> - Entretien par pâturage et faucardage, pose de clôture, suivi de la végétation

La mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'a pas d'incidences sur ce site. En effet, celui-ci ne se situant pas sur la commune de MAGNY-LES-HAMEAUX, elle n'en modifie pas l'occupation du sol.

De plus, aucune modification du plan de zonage n'a été effectuée conduisant à réduire l'emprise d'une zone non urbanisée à proximité de ce site.

**Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX sur les tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline peuvent être considérées comme nulles.**

### Synthèse des différents sites

La mise en compatibilité respectera les objectifs de développement durable des DOCOB précédemment cités, induits par les enjeux de conservation et menaces pesant sur les différents habitats et espèces d'intérêt communautaire et recensées sur les différents sites.

Il convient de souligner que la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX ne remet pas en cause ces différents points. **Les incidences sur le droit du sol de la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX sur les différents sites Natura 2000 existants sont donc considérées comme nulles.**

#### La cohérence de la MECDU avec l'étude d'incidences au titre de Natura 2000 du projet

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 pour le projet est présentée en pièce G du dossier d'enquête publique, au sein du dossier d'étude d'impact, qui présente pour la phase chantier comme pour la phase d'exploitation, les mesures d'évitement et de réduction permettant d'aboutir à l'absence d'effets significatifs du projet sur les sites Natura 2000.

#### 4.4.4 Motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le processus de choix du projet et d'analyse des différents scénarios de localisation des gares sont présentés en détail dans la pièce D du dossier d'enquête publique (« Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants »).

Les principes de localisation des gares et du tracé ont été définis par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par décret le 24 août 2011. L'évaluation environnementale du projet, la recherche des zones de pôles générateurs de trafic et la volonté de développer les liens intermodaux ont permis d'établir la structure globale du projet.

L'analyse et le traitement des différentes contraintes rencontrées le long du tracé ont parfois nécessité un recalage de l'implantation des gares, avant la validation du choix présenté dans le dossier d'enquête publique. Ainsi, le tracé retenu et l'implantation des gares des tronçons résultent d'une évolution itérative entre l'évaluation environnementale, la thématique des gares et la thématique du tracé.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme permet de transposer en droit du sol la localisation prévue des composantes de l'infrastructure de transport du Grand Paris. La mise en compatibilité reflète donc la logique générale de prise en compte de l'environnement qui a alimenté la conception du projet.

Pour la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX, cette logique suppose :

- De ne pas remettre en cause l'économie générale du document et de ne pas modifier les orientations du PADD ;
- D'implanter les émergences du réseau (ouvrages annexes) dans ou à proximité des espaces déjà urbanisés ;
- De ne pas réduire des protections édictées en raison des risques de nuisance ;
- De ne pas générer de graves risques de nuisances.

#### 4.4.5 Présentation des mesures d'évitement, de réduction ou compensation

La démarche d'évaluation environnementale suppose d'accompagner en continu l'élaboration technique du projet et l'adaptation du droit du sol afin que celui-ci soit compatible avec la réalisation du projet.

Cette démarche suppose une approche progressive visant en priorité à éviter les incidences significatives sur l'environnement, afin de supprimer les effets négatifs de l'évolution du document d'urbanisme, à réduire les incidences négatives qui ne peuvent être évitées, et seulement en dernier recours à compenser les incidences qui n'ont pu être évitées ou réduites.

Cette logique, appliquée à la définition et la localisation des éléments de l'infrastructure de transport, se retrouve logiquement dans les choix effectués pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

##### 4.4.5.1 Les mesures d'évitement

A l'échelle de la commune, la logique d'évitement a notamment conduit à n'implanter aucun élément de l'infrastructure au sein d'un site Natura 2000 et à retenir les méthodes de réalisation les plus adaptées à proximité d'un site Natura 2000.

En conséquence, la mise en compatibilité du PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'induit aucune évolution du droit du sol de nature à faire évoluer les caractéristiques de l'occupation du sol des sites concernés.

##### 4.4.5.2 Les mesures de réduction ou de compensation

En l'absence d'effets négatifs notables sur l'environnement du fait de l'évolution du droit du sol pour permettre le projet, aucune mesure de réduction ou de compensation n'est nécessaire.

#### 4.4.6 Définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement, afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées

Le PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX n'est pas doté d'indicateurs de suivi.

Par ailleurs, la mise en place d'indicateurs de suivi ne semble pas pertinente dans le cadre de l'évaluation environnementale d'une mise en compatibilité de document d'urbanisme, qui est par définition une procédure ponctuelle d'évolution du document d'urbanisme, visant à permettre l'implantation pérenne d'une infrastructure.

#### 4.4.7 Résumé non technique

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau Grand Paris Express fait l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables aux déclarations d'utilité publique (DUP). Chaque enquête porte sur une section spécifique du réseau, correspondant à un « tronçon » de ligne fonctionnel et cohérent en termes d'organisation des travaux.

Le présent dossier concerne l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers », constituant la Ligne Verte (Ligne 18) du réseau de transport public du Grand Paris.

## PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La Ligne Verte (Ligne 18) inclut également un tronçon Versailles Chantiers – Nanterre La Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030 dans le Schéma d'ensemble.

La ligne s'insère pour partie en souterrain et pour partie en aérien, selon les territoires traversés. Les adaptations du droit du sol nécessaires pour permettre l'implantation du projet demeureront limitées. En effet, la mise en compatibilité nécessaire pour permettre le projet ne remet pas en cause les orientations du projet d'aménagement et de développement durables lorsqu'il existe, ni l'économie générale du document.

Ainsi, les adaptations proposées dans le règlement des zones concernées se limitent à lever les points d'incompatibilité liés notamment :

- A l'article 4, afin de ne pas interdire l'implantation des composantes de l'infrastructure de transport ;
- aux articles 6 et 7 afin de ne pas imposer des règles d'implantation des constructions incompatibles avec l'insertion des éléments de surface de l'infrastructure de transport ;
- aux articles 9 et 13, afin de ne pas imposer pour les parcelles concernées des espaces libres de toute construction incompatibles avec les spécificités techniques des émergences de l'infrastructure de transport ;
- à l'article 12 afin d'évaluer le nombre de places de stationnement à créer en fonction des besoins et afin de ne pas imposer des normes de stationnement incompatibles avec le projet.

L'analyse effectuée souligne que les évolutions apportées au document d'urbanisme communal pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris s'inscrivent en cohérence avec les objectifs de préservation de l'environnement de l'ensemble des autres plans et programmes en vigueur ou en cours d'approbation.

Au regard du caractère déjà fortement urbanisé du territoire traversé, de l'état initial de l'environnement du territoire de la commune, de la localisation des sites Natura 2000 et de leurs enjeux de conservation, ainsi que des évolutions limitées apportées au droit du sol, l'analyse des incidences sur l'environnement permet de conclure à l'absence d'effets notables sur l'environnement générés par la mise en compatibilité du document d'urbanisme.

En l'absence d'effets notables sur l'environnement découlant de l'évolution du droit du sol, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme ne génère pas de mesures de réduction ou de compensation.

### 4.4.8 Description de la méthodologie

Différentes sources ont été utilisées pour réaliser cette évaluation environnementale :

- Décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, dont les dispositions sont codifiées au sein de l'article R. 104-8 du Code de l'Urbanisme.
- PLU de MAGNY-LES-HAMEAUX approuvé le 21 février 2008.
- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en 1994 et dont la procédure de révision a été approuvée par décret le 27 décembre 2013.

- Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014.
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie.
- Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de l'Ile-de-France (SRCAE) approuvé en décembre 2012.
- Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) approuvé en novembre 2009.
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) adopté le 21 octobre 2013.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IdF) :
  - Mode d'Occupation des Sols (MOS).
  - Plan des sites et monuments.
- Observatoire Régional de la Santé (ORS) d'Ile-de-France.
- Association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France (Airparif).
- Météo France.
- Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE).
- Bases de données Basol (Ministère en charge de l'environnement) et Basias (Bureau de Recherches Géologiques et Minières – BRGM).
- Géorisques.
- Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM).
- Schéma Départemental des Risques Naturels Majeurs des Yvelines.
- Code du Patrimoine.
- Services de l'Etat en Seine-Saint-Denis : Risques naturels et technologiques en Seine-Saint-Denis.
- BRGM : Aléas, risques naturels et technologiques.
- Directive européenne n° 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses, dite directive SEVESO, transposée notamment par l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs liés aux ICPE.
- Site Géoportail93.fr : carte de bruits.
- Documents d'objectifs (DOCOB) Natura 2000 « *Massif de Rambouillet et les zones humides proches* » et « *Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline* ».
- Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN).



## **5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune**



**A1.**

**Rapport de présentation  
Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Magny-les-Hameaux**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY du 21 février 2008  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY  
du 13 février 2014*

8. Tableau comparatif des superficies

ZONE	SUPERFICIE TOTALE ZONE	SOUS-SECTEURS	SUPERFICIES SOUS-SECTEURS	ZONE	SUPERFICIE TOTALE ZONE	SOUS-SECTEURS	SUPERFICIES SOUS-SECTEURS
UA	30,23 ha			UA	8,3 ha		
UB	31,38 ha	Dont UB	7,48 ha	UC	10,5 ha	Dont UC	3,5 ha
		Dont UBa	6,28 ha			Dont UCb	7 ha
		Dont UBb	17,62 ha	UF	32,8 ha	Dont UF	15 ha
UC	106,2 ha					UFb	17,8 ha
UD	9,15 ha			UG	35,7 ha	UG	24,1 ha
UE	29,89 ha					UGc	7 ha
UL	21,94 ha					UGd	1 ha
UZ	85,75 ha	Dont UZ	46,88 ha			UGm	3,6 ha
		Dont UZa	32,10 ha	UH	129,8 ha	UH	103 ha
		Dont UZb	3,56 ha			UHa	19,3 ha
		Dont UZc	3,21 ha			UHb	0,2 ha
UN	15,61					UHc	7,3 ha
AUv	1,85 ha			UI	17,6 ha	ULa	2,2 ha
A	670,94 ha			NAUB	5,9 ha	NAUB	4,5 ha
N	676,37 ha	Dont N	565,85 ha			NAUBa	1,4 ha
		Dont Na	4,79 ha	NAUD	11,7 ha		
		Dont Nb	83,44 ha	NAUG	9,7 ha		
		Dont Nc	9,74 ha	NAUI	8,2 ha		
		Dont Nd	2,20 ha	NAUJ	28,2 ha	NAUJ	7,7 ha
		Dont Np	5,49 ha			NAUJa	9,5 ha
						NAUJb	2,7 ha
						NAUJc	8,3 ha
				NB	0,2 ha		
				NC	504,2 ha	NC	494,6 ha
						NCa	9 ha
						NCb	0,6 ha
				ND	848,4 ha	ND	713,3 ha
						NDa	2,6 ha
						NDe	2,6 ha
						NDm	7,7 ha
						NDp	5,8 ha
						NDs	24,9 ha
<b>Total</b>	<b>1673,86 ha</b>			<b>Total</b>	<b>1669 ha</b>		

La différence entre les deux superficies totales vient du fait que les superficies tirées du POS étaient des superficies estimées.



**A2.**

**Rapport de présentation  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Magny-les-Hameaux**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY du 21 février 2008  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY  
du 13 février 2014*

8. Tableau comparatif des superficies

ZONE	SUPERFICIE TOTALE ZONE	SOUS-SECTEURS	SUPERFICIES SOUS-SECTEURS	ZONE	SUPERFICIE TOTALE ZONE	SOUS-SECTEURS	SUPERFICIES SOUS-SECTEURS
UA	30,23 ha			UA	8,3 ha		
UB	31,38 ha	Dont UB	7,48 ha	UC	10,5 ha	Dont UC	3,5 ha
		Dont UBa	6,28 ha			Dont UCb	7 ha
		Dont UBb	17,62 ha	UF	32,8 ha	Dont UF	15 ha
UC	106,2 ha					UFb	17,8 ha
UD	9,15 ha			UG	35,7 ha	UG	24,1 ha
UE	29,89 ha					UGc	7 ha
UL	21,94 ha					UGd	1 ha
UZ	85,75 ha	Dont UZ	46,88 ha			UGm	3,6 ha
		Dont UZa	32,10 ha	UH	129,8 ha	UH	103 ha
		Dont UZb	3,56 ha			UHa	19,3 ha
		Dont UZc	3,21 ha			UHb	0,2 ha
UN	15,61					UHc	7,3 ha
AUv	1,85 ha			UI	17,6 ha		
A	670,94ha					ULa	2,2 ha
N	676,37 ha	Dont N	565,85 ha	NAUB	5,9 ha	NAUB	4,5 ha
		Dont Na	4,79 ha			NAUBa	1,4 ha
		Dont Nb	83,44 ha	NAUD	11,7 ha		
		Dont Nc	9,74 ha	NAUG	9,7 ha		
		Dont Nd	2,20 ha	NAUI	8,2 ha		
		Dont Np	5,49 ha	NAUJ	28,2 ha	NAUJ	7,7 ha
						NAUJa	9,5 ha
						NAUJb	2,7 ha
						NAUJc	8,3 ha
				NB	0,2 ha		
				NC	504,2 ha	NC	494,6 ha
						NCa	9 ha
						NCb	0,6 ha
				ND	848,4 ha	ND	713,3 ha
						NDa	2,6 ha
						NDe	2,6 ha
						NDm	7,7 ha
						NDp	5,8 ha
						NDs	24,9 ha
<b>Total</b>	<b>1673,86 ha</b>			<b>Total</b>	<b>1669 ha</b>		

La différence entre les deux superficies totales vient du fait que les superficies tirées du POS étaient des superficies estimées.

## **9. La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris**

### **Exposé des motifs des changements apportés**

Le rapport de présentation a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.



**B1.**

**Règlement d'urbanisme**  
**Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Magny-les-Hameaux**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY du 21 février 2008  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY  
du 13 février 2014*

# TITRE I

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le présent règlement est établi conformément aux dispositions des articles L.123.I et suivants et R.123.1 et suivants du code de l'urbanisme.

### ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION TERRITORIAL DU PLU

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la commune de Magny-les-Hameaux.

### ARTICLE 2 - PORTÉE DU RÈGLEMENT À L'ÉGARD DES AUTRES LÉGISLATIONS RELATIVES À L'OCCUPATION DES SOLS

1. Les dispositions du présent règlement se substituent à celles de tout document d'urbanisme antérieur et à celles du titre 1er du Livre 1er, deuxième partie (réglementaire) du Code de l'Urbanisme (articles R 111 et suivants), à l'exception des dispositions visées aux articles R 111.2, R 111.3-2, R 111.4, R 111.14-2, R 111.15 et R 111.21 (ces articles sont rappelés ci-après).
2. Les articles L 111.10, L 123.6 et L 421.4 du Code de l'Urbanisme concernant les constructions, installations ou opérations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics, restent applicables nonobstant les dispositions du présent plan local d'urbanisme.  
Aux règles propres du plan local d'urbanisme s'ajoutent les prescriptions prises au titre des législations spécifiques concernant LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE affectant l'occupation ou l'utilisation du sol, créées en application de législations particulières et figurant, à titre indicatif, sur le plan annexé au dossier.

### ARTICLE 3 - DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES

Le territoire couvert par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est divisé en zones urbaines, zones agricoles et zones naturelles ou forestières.

1. LES ZONES URBAINES auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre II du présent règlement sont :
  - la zone UA,
  - la zone UB, comportant également des secteurs UBa et UBb
  - la zone UC,
  - la zone UD,
  - la zone UE,
  - la zone UL,
  - la zone UN,
  - la zone UZ, comportant également des secteurs UZa, UZb et UZc.
2. LES ZONES AGRICOLES auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre III du présent règlement est :
  - la zone A **comportant un secteur A\***
3. LES ZONES NATURELLES OU FORESTIÈRES auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre IV du présent règlement est :
  - la zone N, comportant des secteurs Na et Nb, Nc, Nd et Np.

Les plans comprennent en outre :

- Les terrains classés comme espaces boisés qui sont matérialisés par un semis de cercles et un quadrillage,
- les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts publics qui sont indiqués par des croisillons et énumérés dans la liste des opérations, annexée au règlement.

Les caractères et vocation de chacune de ces zones sont définis en tête du chapitre qui leur correspond.

Chaque chapitre comporte un corps de règles en trois sections et quatorze articles :  
SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites,

Article 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières.

## SECTION II — CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article 3 – Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et conditions d'accès aux voies ouvertes au public,  
Article 4 – Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement,  
Article 5 – Superficie minimale des terrains constructibles,  
Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques,  
Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives,  
Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété,  
Article 9 - Emprise au sol des constructions,  
Article 10 - Hauteur maximale des constructions,  
Article 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords,  
Article 12 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement,  
Article 13 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations,

## SECTION III - POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article 14 - Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

Le numéro de l'article est toujours précédé du sigle de la zone où il s'applique : par exemple UA-10 est l'article 10 qui s'applique dans la zone UA.

## ARTICLE 4 - ADAPTATIONS MINEURES

Les règles et servitudes définies par le plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation à l'exception des adaptations mineures aux seuls articles 3 à 13, des titres 2 et 3, dûment motivées et rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes (article L. 123.1 du Code de l'urbanisme).

## ARTICLE 5 - CAS PARTICULIERS : BATIMENTS EXISTANTS

Lorsqu'un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux règles édictées par le règlement applicable à la zone, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux - en particulier des travaux d'extension - qui ont pour objet d'améliorer la conformité de ces immeubles avec lesdites règles ou qui sont sans effet à leur égard.

## ARTICLE 6 - OUVRAGES TECHNIQUES

Nonobstant les dispositions d'urbanisme du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (château d'eau, pylône électrique, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques, station de traitement des eaux, lagunage, poste de refoulement par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne peuvent être autorisés dans toutes les zones quelques soit leur hauteur.

## ARTICLE 7 - BATIMENTS SINISTRÉS

La reconstruction d'un volume de SHON identique à celle d'un bâtiment détruit par un sinistre est autorisée nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, et dès lors qu'il avait été régulièrement édifié (sur la base éventuelle de tous documents écrits, graphiques ou photographiques de nature à étayer la demande de reconstruction).

## ARTICLE 8 - RAPPELS DE PROCÉDURE

1. L'ensemble des zones urbaines (U) est soumis au Droit de Prémption Urbain conformément à l'article L. 211-1 du code de l'urbanisme.
2. L'édification des clôtures est soumise à déclaration préalable uniquement dans les cas prévus à l'article R421.12 du code de l'urbanisme.
3. Constructions, travaux, ouvrages, installations et aménagements sont soumis à permis d'aménager ou déclaration préalable conformément aux articles R.421-9 et suivants du code de l'urbanisme.
4. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à déclaration préalable hors des zones U (cf. L.130-1 du code de l'urbanisme).
5. Le classement en espace boisé classé interdit tout changement de destination ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.
6. Les défrichements, coupes et abattages d'arbres sont irrecevables dans les espaces boisés classés (article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme).
7. Les démolitions sont soumises à permis de démolir dans les conditions définies aux articles R.421-26 et suivant du code de l'urbanisme.

## ARTICLE 9 - CRÉATION DE LOTISSEMENTS

Pour les lotissements, l'ensemble des 14 articles du règlement de la zone concernée est apprécié à partir de la surface privative de la parcelle à laquelle s'ajoute éventuellement la surface des voies privées bordant la parcelle.

## ARTICLE 10 - DESSERTE DES BATIMENTS PAR LES VÉHICULES INCENDIE (ACCÈS ET VOIRIES)

La desserte des bâtiments à usage d'habitation doit répondre au minimum aux prescriptions de l'article 4 de l'arrêté du 31 janvier 1986, pris en application du code de la construction et de l'habitation - 2ème partie - Livre 1er - Titre II - Chapitre 1, fixant les règles de construction des bâtiments d'habitation.  
Les bâtiments à usage industriel ou de bureau doivent être desservis dans ces mêmes conditions.

Les établissements recevant du public doivent disposer de voiries déterminées par le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public, en fonction de leur hauteur et de leur catégorie (arrêté du 25 juin 1980 modifié par l'arrêté du 22 juin 1990).

Lorsqu'une voirie de desserte comportant des appareils hydrauliques ne permet pas le croisement de deux véhicules de fort tonnage, il est nécessaire de créer une aire de stationnement de 32 m<sup>2</sup> (8 x 4), en sur largeur des chemins de circulation pour permettre l'utilisation de l'appareil par les engins pompes des Services de Sécurité.  
Cette aire de stationnement devra être située à proximité immédiate de l'appareil hydraulique.

## **ARTICLE 11 - BATIMENTS ET ÉLÉMENTS DE PAYSAGE PROTÉGÉS AU TITRE DE L'ARTICLE L123-1.7 DU CODE DE L'URBANISME**

Le document graphique du Plan local d'urbanisme protège au titre de l'article L123-1.7 du code de l'urbanisme plusieurs éléments :

- des éléments du patrimoine bâti
- des éléments de végétation à valeur paysagère

Les règles du code de l'urbanisme s'appliquent à ces éléments sont les suivantes :

Art. \*R. 421-17. - Doivent être précédés d'une déclaration préalable les travaux exécutés sur des constructions existantes ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu a identifié, en application du 7° de l'article L. 123-1, comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager ;

Art. \*R. 421-23. - Doivent être précédés d'une déclaration préalable les travaux, installations et aménagements suivants :

- Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu a identifié, en application du 7° de l'article L. 123-1, comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager ;

Art. \*R. 421-28. - Doivent en outre être précédés d'un permis de démolir les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction :

- Identifiée comme devant être protégée par un plan local d'urbanisme, en application du 7° de l'article L. 123-1.

## **ARTICLE 12 - CARRIÈRES**

Les constructions réalisées dans le périmètre des zones à risques liés aux carrières (répertoriées sur le plan des servitudes), peuvent faire l'objet de prescriptions spéciales et doivent être soumises à l'avis technique préalable de l'Inspection Générale des Carrières Abandonnées, 10 rue de Remilly, 78000 VERSAILLES.

## **ARTICLE 13 - BANDE INCONSTRUCTIBLE DE 50 M EN LISIÈRE DES MASSIFS BOISÉS DE PLUS DE 100 HECTARES**

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, approuvé par décret du Premier Ministre le 26 avril 1994, a placé dans ses objectifs généraux (chapitres 1 & 2) : « la protection des espaces naturels de qualité nécessaires à l'équilibre de la région ». Ses orientations détaillées (chapitre 3) prévoient des règles strictes avec lesquelles les documents d'urbanisme doivent être compatibles : "préserver les espaces boisés et paysagers".

Les objectifs généraux :

"Les espaces naturels doivent être protégés avec vigilance, pour conserver le capital irremplaçable qu'ils constituent. Les espaces plantés (bois et forêts, vallées, parcs urbains ou suburbains) doivent non seulement être strictement préservés mais développés pour améliorer la qualité des paysages, sauvegarder les équilibres écologiques et offrir des lieux de détente aux Franciliens [...]"

Les règles strictes :

"Les espaces boisés sont constitués des massifs forestiers publics ou privés et des grands domaines boisés, éléments majeurs de la [...] Ceinture Verte [...]. Il est indispensable de les préserver de l'urbanisation en assurant leur intégrité, notamment en veillant au respect de leurs lisières et d'autre part d'encourager et d'organiser leur fréquentation par le public [...]"

Leurs lisières seront protégées :

En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation à moins de 50 m des lisières des bois et forêts de plus de 100 ha sera proscrite [...]"



## CHAPITRE V III DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UZ

### CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE

Cette zone est destinée à l'accueil des activités économiques : activités artisanales, tertiaires, industrielles ou de services, peu génératrices de nuisances.

Elle comprend trois sous-secteurs :

- une zone UZa à proximité du centre-ville,
- une zone UZb sur les anciens terrains « Météo-France » (au Lieu-dit La Mare Mazarin),
- une zone UZc sur la ferme de Buloyer.

### SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE UZ 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1. Les constructions et installations :
  - à usage de logement, autres que celles citées à l'article UZ2 suivant.
  - à usage d'entrepôt, autres que celles citées à l'article UZ2 suivant.
  - à usage de commerce, dans les zones UZ et UZb seulement.
2. Les installations classées nouvelles à l'exception de celles visées à l'article UZ2.
3. Les terrains de camping, le stationnement de caravanes.
4. Les affouillements, exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces non bâtis.
5. Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, le caractère du voisinage ou la capacité des infrastructures et autres équipements collectifs existants.
6. En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation à moins de 50 mètres des lisières des bois et forêts de plus de 100 ha sera proscrite.

#### ARTICLE UZ 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1. Les installations classées nouvelles et l'extension des installations classées existantes à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens.
2. Les travaux, installations et aménagements définis aux articles R421-19 à R421-25 du code de l'urbanisme sous réserve qu'ils s'intègrent harmonieusement dans leur environnement.
3. Les bâtiments à usage d'habitation uniquement s'ils sont liés aux activités économiques autorisées
4. Les locaux de stockage, dépôts, entrepôts uniquement s'ils sont liés aux activités économiques autorisées.
5. Tous les dispositifs techniques liés à l'utilisation des énergies renouvelables, sous réserve de leur bonne intégration dans le site.
6. En zone UZa, UZb et UZc, les constructions de type résidence d'accueil (hôtel, résidence hôtelière, résidence de tourisme).

### SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE UZ 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

##### 1. ACCÈS

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du Code Civil.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables et les sentiers touristiques.

Les accès doivent être adaptés à l'opération, aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile, de la défense contre l'incendie et du ramassage des ordures ménagères.

##### 2. VOIRIES NOUVELLES

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies nouvelles doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies nouvelles en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre à tout véhicule (et notamment ceux des services de secours et des services publics) de faire demi-tour.

#### ARTICLE UZ 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS D'EAU, D'ÉLECTRICITÉ ET D'ASSAINISSEMENT

##### 1. EAU POTABLE

Toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable ou justifier d'une ressource suffisante (captages, forages, puits) et de qualité conforme aux réglementations en vigueur (code de la Santé Publique).

Tout projet d'alimentation en eau potable par une ressource privée devra obligatoirement faire l'objet d'un dossier de déclaration (bâtiment à usage d'habitation unifamiliale) ou d'un dossier d'autorisation (bâtiment à usage autre qu'unifamilial).

Lorsqu'il est envisagé d'utiliser l'eau potable pour alimenter un réseau ou un circuit fermé pouvant présenter des risques particuliers pour la distribution située en amont, tout particulier et toute activité doit respecter les consignes de sécurité vis-à-vis du réseau en disposant des disconnecteurs ou similaires pour pallier à d'éventuels retours vers celui-ci.

##### 2. ASSAINISSEMENT

Les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales doivent être de type séparatif.

Toute opération devra respecter les prescriptions imposées dans les règlements d'assainissement (collectif et non collectif) de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et dans le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Bassin Orge-Yvette.

###### a. Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle à usage domestique doit être raccordée au réseau public de collecte des eaux usées dès qu'il existe. Les modalités techniques et administratives de raccordement sont définies dans le règlement d'assainissement collectif de la CA SQY.

A défaut l'assainissement individuel est admis, mais est soumis à l'autorisation du Président de la CA. Les prescriptions techniques et administratives de ce type d'assainissement sont définies dans le règlement d'assainissement non collectif de la CA SQY.

L'évacuation des eaux usées non-domestiques dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à l'autorisation du Président de la CA.

###### b. Eaux pluviales

Le raccordement au réseau d'eaux pluviales n'est pas obligatoire.

Les modalités techniques et administratives de raccordement au réseau public sont définies dans le règlement d'assainissement collectif de la CA SQY.

Selon la nature des projets, la CA se réserve le droit d'exiger une note de calcul relative au débit rejeté et d'imposer un débit de fuite. Les dispositifs techniques qui en découleraient seraient à la charge exclusive du propriétaire.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques de rétention des eaux pluviales : infiltration naturelle, bassin d'agrément, systèmes de récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts, etc), protection incendie, borne de puisage.

### 3. AUTRES RESEAUX

Le recours aux énergies renouvelables est encouragé.

Les lignes d'alimentation par câble à construire sur le domaine public ou privé seront réalisées en réseau souterrain.

Les locaux et installations techniques (boîtiers, coffrets, armoires, regards) nécessaires au fonctionnement des réseaux doivent être intégrés au paysage urbain.

### 4. ORDURES MÉNAGÈRES

Les bâtiments, locaux ou installations soumis à permis de construire doivent comporter des locaux de stockage des déchets dimensionnés de manière à pouvoir recevoir et manipuler sans difficulté tous les récipients nécessaires à la collecte sélective des déchets qu'ils génèrent.

## ARTICLE UZ 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

## ARTICLE UZ 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

1. Une marge de recul de 5 mètres est imposée le long des voies.

2. Le long de la RD36, cette marge de recul est portée à 75 mètres.

Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant.

## ARTICLE UZ 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

En UZ, UZb, UZc, les constructions doivent respecter une marge de recul de 5 mètres minimum par rapport aux limites séparatives.

En UZa, les constructions peuvent s'implanter sur les limites séparatives. Dans le cas d'un retrait ce dernier devra être de 3 mètres au minimum.

Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant.

## ARTICLE UZ 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

Sans objet.

## ARTICLE UZ 9 - EMPRISE AU SOL

En UZ et UZa, l'emprise au sol maximum ne peut excéder 60% de la surface des terrains.

En UZb, l'emprise au sol maximum ne peut excéder 20% de la surface des terrains.

En UZc, l'emprise au sol maximum ne peut excéder 40% de la surface des terrains.

## ARTICLE UZ 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

En UZ, UZa, UZb, la hauteur des constructions en tout point du bâtiment, mesurée à partir du sol naturel jusqu'au faitage, ne pourra excéder 12 mètres.

En UZc, la hauteur des constructions en tout point du bâtiment, mesurée à partir du sol naturel jusqu'au faitage, ne pourra excéder 10 mètres.

Ces hauteurs peuvent être augmentées de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'une toiture existante.

## ARTICLE UZ 11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS

### 1. INSERTION DANS LE SITE

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions et leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages naturels ou urbains.

### 2. TOITURES

Les couvertures en carton bitumé, en tôle ondulée, en fibro ou similaires sont interdites.

### 3. FAÇADES ET MATÉRIAUX

Les différentes façades des bâtiments et annexes doivent être construites en matériaux de même nature ou avoir un aspect qui s'harmonise avec celui des façades principales.

Sont interdits l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts, les bardages de tôle ondulée galvanisée.

### 4. CLOTURES

Les propriétés seront clôturées tant sur l'alignement des voies que sur les limites séparatives.

Les clôtures ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres et seront dans tous les cas doublées d'une haie vive.

Les plantations utilisées, seront constituées d'essences locales choisies préférentiellement dans la liste des espèces annexée au présent règlement et recommandées par le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

### 5. ENVIRONNEMENT ET ÉNERGIES RENOUVELABLES

Tous les dispositifs techniques à caractère environnemental ou de développement durable sont autorisés à la condition d'une bonne intégration dans le site, en particulier :

- les panneaux solaires sont autorisés à la condition d'une bonne intégration à la toiture qui les accueille,
- les containers à déchets et les citernes de récupération des eaux pluviales ne doivent pas être visibles depuis l'espace public.

## ARTICLE UZ 12 - OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

### 1. STATIONNEMENT DES VÉHICULES

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées et doit être conforme aux normes minimales suivantes :

Habitation de type collectif	Par tranche de 50 m <sup>2</sup> SHON : 1 place
Maisons individuelles	2 places au moins de stationnement doivent être aménagées sur la propriété
Commerce et artisanat et services	Par tranche de 40m <sup>2</sup> de SHON (hors stockages) : 1 place
Cafés et restaurants	Par tranche de 20m <sup>2</sup> de SHON : 1 place
Hôtel	Pour 3 chambres : 2 places
Bureaux, Industrie et autres activités	Par tranche de 40m <sup>2</sup> de SHON : 1 place Au delà de 1000 m <sup>2</sup> de SHON construite, les normes de stationnement feront l'objet d'une étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire.
Équipements publics et d'intérêt collectif	Les normes de stationnement feront l'objet d'une étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire.

## 2. STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES

Pour les constructions à usage d'activités et les équipements collectifs, on prévoira un emplacement couvert avec 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de SHON.

## 3. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Les places de stationnement en surface lorsqu'elles ne sont pas aménagées sur des sous-sols seront traitées en matériaux perméables (stabilisé, pavage non joint, etc).

## ARTICLE UZ 13 - OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES

### LIBRES D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

#### 1. ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour deux emplacements. 20% au minimum de la superficie totale des terrains doivent être aménagés en espaces verts et plantés.

#### 2. ESSENCES VÉGÉTALES

Elles seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement.

## SECTION III - POSSIBILITÉ D'OCCUPATION DU SOL

### ARTICLE UZ 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Le COS est fixé à 0,60 en zone UZ et UZa.

Le COS est fixé à 0,25 en zone UZb.

Le COS est fixé à 0,40 en zone UZc.

## DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

### CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE

La zone N (N pour « naturelle et forestière ») recouvre des espaces devant être strictement préservés en raison de la qualité des sites, milieux naturels, paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.

Les dispositions réglementaires établies dans cette zone ont pour objectif essentiel de répondre à un principe de protection stricte et les possibilités d'occupation des sols y sont rigoureusement limitées.

Cette zone N comprend plusieurs sous-secteurs :

- un sous-secteur Na (Domaine de Port Royal)
- un sous-secteur Nb sur le Golf
- un sous-secteur Nc sur le domaine et la ferme du Mérantais
- un sous-secteur Nd pour les espaces récréatifs et de loisir et les aménagements liés aux loisirs ou à l'éducation à la protection de l'environnement
- un sous-secteur Np pour la pratique de la pêche

### SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol sont interdits à l'exception de ceux respectant les prescriptions prévues à l'article N 2 ci-après.

#### ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1. La reconstruction à l'identique en cas de sinistre.
2. Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif si leur implantation dans la zone est justifiée par des impératifs techniques de fonctionnement du service (réseaux notamment) et sous réserve d'une bonne intégration dans le site.
3. Les affouillements et exhaussements de sol liés aux occupations et utilisations du sol autorisées.
4. Les travaux, installations et aménagements s'ils sont nécessaires aux travaux d'assainissement, aux équipements autorisés, et aux travaux d'infrastructures.

#### Zone N

1. Les constructions et installations nouvelles sont autorisées si leur implantation dans la zone est reconnue liée et nécessaire à l'exploitation forestière, justifiée par ses impératifs de fonctionnement, et sous réserve d'une localisation adaptée au site.
2. Dans la zone N, est autorisée l'extension mesurée des constructions à usage d'habitation dans une limite maximale de 20% de la SHON existante à la date d'approbation du PLU.

#### Zona Na

Dans la zone Na est autorisé le changement d'affectation des bâtiments, uniquement dans le cadre d'un réaménagement des bâtiments existants, dans leur volume.

#### Zone Nb

Dans la zone Nb sont autorisés les installations et aménagements liés à la pratique du Golf ainsi que les installations à vocation hôtelière et de restauration.

#### Zone Nc

Dans la zone Nc sont autorisés :

- L'accueil d'équipements publics de nature sanitaire et sociale à vocation intercommunale ou d'équipements publics destinés à l'accueil d'activités associatives.
- L'aménagement dans les volumes des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU.
- L'extension des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU, uniquement dans la zone constructible figurant au plan de zonage n° 1.2, et dans une limite maximale de 20 % de la SHON existante de l'ensemble des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU.
- La démolition des bâtiments existants, à l'exception des corps principaux des bâtiments dénommés "Saint Joseph" et "Notre Dame", identifiés au plan de zonage n° 1.2.
- En cas de démolition de bâtiments existants à la date d'approbation du PLU, la construction de nouveaux bâtiments uniquement dans la zone constructible figurant au plan de zonage n° 1.2.
- La SHON des nouvelles constructions ne devra pas excéder celles des bâtiments démolis, existante à la date d'approbation du PLU, augmentée de 20 % de la SHON existante de l'ensemble des bâtiments existants à cette même date.
- En tout état de cause, le cumul des augmentations de SHON autorisées ci dessus pour les nouvelles constructions et les extensions des bâtiments existants ne pourra excéder 20 % de la SHON existante de l'ensemble des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU

#### Dans la zone Nd

1. Dans la zone Nd est autorisée la reconstruction des bâtiments existants quelque-soit leur état.
2. Dans la zone Nd sont autorisées, les constructions, installations et aménagements d'intérêt collectif à usage de sports, loisirs, détente, promenade ; les aménagements liés à l'éducation et à la protection de l'environnement, ainsi que la construction d'hébergements directement liés aux usages précédemment cités. Toutes ces constructions sont autorisées, dans la limite de la SHON existante à la date d'approbation du PLU augmentée de 30%.

#### Dans la zone Np

Dans la zone Np sont autorisées la construction et l'installation d'équipements de loisirs, liés à la pêche, dans la limite de 50 m2 de SHON.

### SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE N 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

##### 1. ACCÈS

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du Code Civil.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables et les sentiers touristiques.

Les accès doivent être adaptés à l'opération, aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile, de la défense contre l'incendie et du ramassage des ordures ménagères.

## 2. VOIRIES NOUVELLES

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies nouvelles doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies nouvelles en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre à tout véhicule (et notamment ceux des services de secours et des services publics) de faire demi-tour.

## ARTICLE N 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS D'EAU, D'ÉLECTRICITÉ ET D'ASSAINISSEMENT

### 1. EAU POTABLE

Toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable ou justifier d'une ressource suffisante (captages, forages, puits) et de qualité conforme aux réglementations en vigueur (code de la Santé Publique).

Tout projet d'alimentation en eau potable par une ressource privée devra obligatoirement faire l'objet d'un dossier de déclaration (bâtiment à usage d'habitation unifamiliale) ou d'un dossier d'autorisation (bâtiment à usage autre qu'unifamilial).

Lorsqu'il est envisagé d'utiliser l'eau potable pour alimenter un réseau ou un circuit fermé pouvant présenter des risques particuliers pour la distribution située en amont, tout particulier et toute activité doit respecter les consignes de sécurité vis-à-vis du réseau en disposant des disconnecteurs ou similaires pour pallier à d'éventuels retours vers celui-ci.

### 2. ASSAINISSEMENT

Les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales doivent être de type séparatif.

Toute opération devra respecter les prescriptions imposées dans les règlements d'assainissement (collectif et non collectif) de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et dans le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Bassin Orge-Yvette.

#### a. Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle à usage domestique doit être raccordée au réseau public de collecte des eaux usées dès qu'il existe. Les modalités techniques et administratives de raccordement sont définies dans le règlement d'assainissement collectif de la CA SQY.

A défaut l'assainissement individuel est admis, mais est soumis à l'autorisation du Président de la CA. Les prescriptions techniques et administratives de ce type d'assainissement sont définies dans le règlement d'assainissement non collectif de la CA SQY.

L'évacuation des eaux usées non-domestiques dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à l'autorisation du Président de la CA.

#### b. Eaux pluviales

Le raccordement au réseau d'eaux pluviales n'est pas obligatoire.

Les modalités techniques et administratives de raccordement au réseau public sont définies dans le règlement d'assainissement collectif de la CA SQY.

Selon la nature des projets, la CA se réserve le droit d'exiger une note de calcul relative au débit rejeté et d'imposer un débit de fuite. Les dispositifs techniques qui en découleraient seraient à la charge exclusive du propriétaire.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques de rétention des eaux pluviales : infiltration naturelle, bassin d'agrément, systèmes de récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts, etc.), protection incendie, borne de puisage.

## 3. AUTRES RÉSEAUX

Le recours aux énergies renouvelables est encouragé.

Les lignes d'alimentation par câble à construire sur le domaine public ou privé seront réalisées en réseau souterrain.

Les locaux et installations techniques (boîtiers, coffrets, armoires, regards) nécessaires au fonctionnement des réseaux doivent être intégrés au paysage urbain.

## 4. ORDURES MÉNAGÈRES

Les bâtiments, locaux ou installations soumis à permis de construire doivent comporter des locaux de stockage des déchets dimensionnés de manière à pouvoir recevoir et manipuler sans difficulté tous les récipients nécessaires à la collecte sélective des déchets qu'ils génèrent.

## ARTICLE N 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

## ARTICLE N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

1. Les constructions nouvelles et les extensions des constructions existantes doivent s'implanter en respectant un retrait minimum de 75 mètres à partir de la RD36, de 10 mètres à partir de l'alignement des voies départementales et de 6 mètres à partir de l'alignement des autres voies. Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isdation par l'extérieur d'un bâtiment existant
2. Des constructions annexes peuvent être édifiées dans les marges de recul sous réserve que leur hauteur n'excède pas 3,50 mètres par rapport au sol naturel.
3. Des implantations différentes pourront être autorisées pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif en fonction de la nature de l'ouvrage et la condition que cette implantation ne génère de nuisances particulières notamment au regard de la sécurité routière.

## ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

1. Lorsque les constructions nouvelles ou les extensions de constructions existantes ne joignent pas les limites séparatives, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à édifier au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à 3 mètres.
2. En cas de présence de cours d'eau, de fossé d'écoulement des eaux pluviales ou de haie bocagère à conserver ou à créer, les constructions doivent être implantées selon un recul permettant la conservation et l'entretien de ces éléments.

## ARTICLE N 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

Il n'est pas fixé de règle.

## ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

## ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

1. La hauteur des constructions en tout point du bâtiment, mesurée à partir du sol naturel, ne pourra excéder :
  - 9 mètres au faîtage et 7 mètres à l'acrotère ou à l'égout, pour les constructions à usage d'habitation,
  - 12 mètres au faîtage pour les autres constructions.

Cette hauteur peut être augmentée de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'une toiture existante.

2. La hauteur des annexes (y compris les cabanes de pêche du sous-secteur Np) est limitée à 5 mètres.
3. Il n'est pas fixé de règle pour les équipements publics autorisés dans la zone (ouvrage techniques).

### Dans le sous-secteur Nc :

La hauteur des extensions des bâtiments existants ne devra pas excéder celle desdits bâtiments.

La hauteur des nouvelles constructions est limitée à 13,50 m mesurée au faîtage, cheminées, ouvrages techniques et autres superstructures exclues

## ARTICLE N 11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS

### 1. INSERTION DANS LE SITE

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions et leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages naturels ou urbains.

### 2. TRAITEMENT DES FAÇADES

Les différentes façades des bâtiments et annexes doivent être construites en matériaux de même nature ou avoir un aspect qui s'harmonise avec celui des façades principales.

Sont interdits l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts, les bardages de tôle ondulée galvanisés, les couleurs videntes ou apportant une note discordante dans l'environnement. Les enduits ciments sont proscrits.

Il est recommandé que le choix des couleurs se fasse conformément au nuancier réalisé par le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, et annexé au présent règlement.

### 3. CLOTURES

Les clôtures en fibro-ciment et l'emploi de matériaux à nu sont interdits.

### 4. ENVIRONNEMENT ET ÉNERGIES RENOUVELABLES

Tous les dispositifs techniques à caractère environnemental ou de développement durable sont autorisés à la condition d'une bonne intégration dans le site, en particulier :

- les panneaux solaires sont autorisés à la condition d'une bonne intégration à la toiture qui les accueille.
- les containers à déchets et les citernes de récupération des eaux pluviales ne doivent pas être visibles depuis l'espace public.

### 5. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Les travaux portant sur les éléments ou ensembles bâtis identifiés au document graphique (Article L.123-1-7) ne sont autorisés que s'ils assurent la préservation du caractère patrimonial et historique des bâtiments.

### Dans le sous-secteur Nc :

Les façades principales des corps principaux des bâtiments dénommés "Saint Joseph" et "Notre Dame", identifiés au plan de zonage n° 1.5, seront conservées.

## ARTICLE N 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées.

Habitation de type collectif	Par tranche de 50 m <sup>2</sup> SHON : 1 place
Maisons individuelles	2 places au moins de stationnement doivent être aménagées sur la propriété
Cafés et restaurants	Par tranche de 20 m <sup>2</sup> de SHON : 1 place
Hôtel	Pour 3 chambres : 2 places
Équipements publics et privés	Les normes de stationnement feront l'objet d'une étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire.

## ARTICLE N 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent.

Les installations nuisantes dans le paysage et les dépôts doivent être entourés d'un écran de plantations d'arbres à feuilles persistantes. Les essences végétales seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement.

### Dans le sous-secteur Nc

Dans le sous-secteur Nc, les arbres remarquables isolés ou en groupement identifiés au document graphique (plan de zonage 1.2 "Mérantais") et mentionnés dans le rapport de présentation devront être maintenus dans leur état. Néanmoins certains travaux sont autorisés moyennant une protection des végétaux. Les protections détaillées dans cette annexe ont pour but d'assurer aux arbres remarquables, isolés ou en groupement un maintien des conditions nécessaires à l'obtention d'un développement harmonieux et satisfaisant.

Dans le cas où ces plantations remarquables devraient être remplacées, elles le seront par des arbres de forme, espèces équivalentes dans une taille minimum de :

- 35/40 cm pour les caducs (circonférence du tronc à 1,00 m du sol).
- 3,50/4 m de haut pour les conifères.

Pour ce qui concerne le Hêtre pourpre, répertorié sous le n° 5, afin d'assurer la sécurité des personnes et la conservation de ce spécimen remarquable, il sera établi un périmètre de sécurité (barrière type lisse normande) égal à la

largeur du houppier dans lequel sera prohibée toute circulation piétonne ou automobile et tous travaux de terrassement.

### **SECTION III - POSSIBILITÉ D'OCCUPATION DU SOL**

#### **ARTICLE N 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Sans objet dans les secteurs N, Na, Nc, Nd, Np.

##### **Dans le sous-secteur Nb**

Le COS est limité à 0,05.  
Cette règle ne s'applique pas aux équipements publics.





**B2.**

**Règlement d'urbanisme**  
**Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Magny-les-Hameaux**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY du 21 février 2008  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY  
du 13 février 2014*

# TITRE I

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le présent règlement est établi conformément aux dispositions des articles L.123.I et suivants et R.123.1 et suivants du code de l'urbanisme.

### ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION TERRITORIAL DU PLU

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la commune de Magny-les-Hameaux.

### ARTICLE 2 - PORTÉE DU RÈGLEMENT À L'ÉGARD DES AUTRES LÉGISLATIONS RELATIVES À L'OCCUPATION DES SOLS

1. Les dispositions du présent règlement se substituent à celles de tout document d'urbanisme antérieur et à celles du titre 1er du Livre 1er, deuxième partie (réglementaire) du Code de l'Urbanisme (articles R 111 et suivants), à l'exception des dispositions visées aux articles R 111.2, R 111.3-2, R 111.4, R 111.14-2, R 111.15 et R 111.21 (ces articles sont rappelés ci-après).
2. Les articles L 111.10, L 123.6 et L 421.4 du Code de l'Urbanisme concernant les constructions, installations ou opérations susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics, restent applicables nonobstant les dispositions du présent plan local d'urbanisme.  
Aux règles propres du plan local d'urbanisme s'ajoutent les prescriptions prises au titre des législations spécifiques concernant LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE affectant l'occupation ou l'utilisation du sol, créées en application de législations particulières et figurant, à titre indicatif, sur le plan annexé au dossier.

### ARTICLE 3 - DIVISION DU TERRITOIRE EN ZONES

Le territoire couvert par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est divisé en zones urbaines, zones agricoles et zones naturelles ou forestières.

1. LES ZONES URBAINES auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre II du présent règlement sont :
  - la zone UA,
  - la zone UB, comportant également des secteurs UBa et UBb
  - la zone UC,
  - la zone UD,
  - la zone UE,
  - la zone UL,
  - la zone UN,
  - la zone UZ, comportant également des secteurs UZa, UZb et UZc.
2. LES ZONES AGRICOLES auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre III du présent règlement est :
  - la zone A **comportant un secteur A\***
3. LES ZONES NATURELLES OU FORESTIÈRES auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre IV du présent règlement est :
  - la zone N, comportant des secteurs Na et Nb, Nc, Nd et Np.

Les plans comprennent en outre :

- Les terrains classés comme espaces boisés qui sont matérialisés par un semis de cercles et un quadrillage,
- les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général et aux espaces verts publics qui sont indiqués par des croisillons et énumérés dans la liste des opérations, annexée au règlement.

Les caractères et vocation de chacune de ces zones sont définis en tête du chapitre qui leur correspond.

Chaque chapitre comporte un corps de règles en trois sections et quatorze articles :  
SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites,

Article 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières.

## SECTION II — CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article 3 – Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et conditions d'accès aux voies ouvertes au public,  
Article 4 – Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement,  
Article 5 – Superficie minimale des terrains constructibles,  
Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques,  
Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives,  
Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété,  
Article 9 - Emprise au sol des constructions,  
Article 10 - Hauteur maximale des constructions,  
Article 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords,  
Article 12 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement,  
Article 13 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations,

## SECTION III - POSSIBILITÉS MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article 14 - Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

Le numéro de l'article est toujours précédé du sigle de la zone où il s'applique : par exemple UA-10 est l'article 10 qui s'applique dans la zone UA.

## ARTICLE 4 - ADAPTATIONS MINEURES

Les règles et servitudes définies par le plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation à l'exception des adaptations mineures aux seuls articles 3 à 13, des titres 2 et 3, dûment motivées et rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes (article L. 123.1 du Code de l'urbanisme).

## ARTICLE 5 - CAS PARTICULIERS : BATIMENTS EXISTANTS

Lorsqu'un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux règles édictées par le règlement applicable à la zone, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux - en particulier des travaux d'extension - qui ont pour objet d'améliorer la conformité de ces immeubles avec lesdites règles ou qui sont sans effet à leur égard.

## ARTICLE 6 - OUVRAGES TECHNIQUES

Nonobstant les dispositions d'urbanisme du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (château d'eau, pylône électrique, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques, station de traitement des eaux, lagunage, poste de refoulement par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne [ainsi que les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris](#) peuvent être autorisés dans toutes les zones quelle que soit leur hauteur

## ARTICLE 7 - BATIMENTS SINISTRÉS

La reconstruction d'un volume de SHON identique à celle d'un bâtiment détruit par un sinistre est autorisée nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, et dès lors qu'il avait été régulièrement édifié (sur la base éventuelle de tous documents écrits, graphiques ou photographiques de nature à étayer la demande de reconstruction).

## ARTICLE 8 - RAPPELS DE PROCÉDURE

1. L'ensemble des zones urbaines (U) est soumis au Droit de Préemption Urbain conformément à l'article L. 211-1 du code de l'urbanisme.
2. L'édification des clôtures est soumise à déclaration préalable uniquement dans les cas prévus à l'article R421.12 du code de l'urbanisme.
3. Constructions, travaux, ouvrages, installations et aménagements sont soumis à permis d'aménager ou déclaration préalable conformément aux articles R.421-9 et suivants du code de l'urbanisme.
4. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à déclaration préalable hors des zones U (cf. L.130-1 du code de l'urbanisme).
5. Le classement en espace boisé classé interdit tout changement de destination ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.
6. Les défrichements, coupes et abattages d'arbres sont irrecevables dans les espaces boisés classés (article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme).
7. Les démolitions sont soumises à permis de démolir dans les conditions définies aux articles R.421-26 et suivant du code de l'urbanisme.

## ARTICLE 9 - CRÉATION DE LOTISSEMENTS

Pour les lotissements, l'ensemble des 14 articles du règlement de la zone concernée est apprécié à partir de la surface privative de la parcelle à laquelle s'ajoute éventuellement la surface des voies privées bordant la parcelle.

## ARTICLE 10 - DESSERTE DES BATIMENTS PAR LES VÉHICULES INCENDIE (ACCÈS ET VOIRIES)

La desserte des bâtiments à usage d'habitation doit répondre au minimum aux prescriptions de l'article 4 de l'arrêté du 31 janvier 1986, pris en application du code de la construction et de l'habitation - 2ème partie - Livre 1er - Titre II - Chapitre 1, fixant les règles de construction des bâtiments d'habitation.  
Les bâtiments à usage industriel ou de bureau doivent être desservis dans ces mêmes conditions.

Les établissements recevant du public doivent disposer de voiries déterminées par le règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public, en fonction de leur hauteur et de leur catégorie (arrêté du 25 juin 1980 modifié par l'arrêté du 22 juin 1990).

Lorsqu'une voirie de desserte comportant des appareils hydrauliques ne permet pas le croisement de deux véhicules de fort tonnage, il est nécessaire de créer une aire de stationnement de 32 m<sup>2</sup> (8 x 4), en sur largeur des chemins de circulation pour permettre l'utilisation de l'appareil par les engins pompes des Services de Sécurité.  
Cette aire de stationnement devra être située à proximité immédiate de l'appareil hydraulique.

## **ARTICLE 11 - BATIMENTS ET ÉLÉMENTS DE PAYSAGE PROTÉGÉS AU TITRE DE L'ARTICLE L123-1.7 DU CODE DE L'URBANISME**

Le document graphique du Plan local d'urbanisme protège au titre de l'article L123-1.7 du code de l'urbanisme plusieurs éléments :

- des éléments du patrimoine bâti
- des éléments de végétation à valeur paysagère

Les règles du code de l'urbanisme s'appliquant à ces éléments sont les suivantes :

Art. \*R. 421-17. - Doivent être précédés d'une déclaration préalable les travaux exécutés sur des constructions existantes ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu a identifié, en application du 7° de l'article L. 123-1, comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager ;

Art. \*R. 421-23. - Doivent être précédés d'une déclaration préalable les travaux, installations et aménagements suivants :

- Les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu a identifié, en application du 7° de l'article L. 123-1, comme présentant un intérêt patrimonial ou paysager ;

Art. \*R. 421-28. - Doivent en outre être précédés d'un permis de démolir les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction :

- Identifiée comme devant être protégée par un plan local d'urbanisme, en application du 7° de l'article L. 123-1.

## **ARTICLE 12 - CARRIÈRES**

Les constructions réalisées dans le périmètre des zones à risques liés aux carrières (répertoriées sur le plan des servitudes), peuvent faire l'objet de prescriptions spéciales et doivent être soumises à l'avis technique préalable de l'Inspection Générale des Carrières Abandonnées, 10 rue de Remilly, 78000 VERSAILLES.

## **ARTICLE 13 - BANDE INCONSTRUCTIBLE DE 50 M EN LISIÈRE DES MASSIFS BOISÉS DE PLUS DE 100 HECTARES**

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, approuvé par décret du Premier Ministre le 26 avril 1994, a placé dans ses objectifs généraux (chapitres 1 & 2) : « la protection des espaces naturels de qualité nécessaires à l'équilibre de la région ». Ses orientations détaillées (chapitre 3) prévoient des règles strictes avec lesquelles les documents d'urbanisme doivent être compatibles : "préserver les espaces boisés et paysagers".

Les objectifs généraux :

"Les espaces naturels doivent être protégés avec vigilance, pour conserver le capital irremplaçable qu'ils constituent. Les espaces plantés (bois et forêts, vallées, parcs urbains ou suburbains) doivent non seulement être strictement préservés mais développés pour améliorer la qualité des paysages, sauvegarder les équilibres écologiques et offrir des lieux de détente aux Franciliens [...]"

Les règles strictes :

"Les espaces boisés sont constitués des massifs forestiers publics ou privés et des grands domaines boisés, éléments majeurs de la [...] Ceinture Verte [...]. Il est indispensable de les préserver de l'urbanisation en assurant leur intégrité, notamment en veillant au respect de leurs lisières et d'autre part d'encourager et d'organiser leur fréquentation par le public [...]"

Leurs lisières seront protégées :

En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation à moins de 50 m des lisières des bois et forêts de plus de 100 ha sera proscrite [...]"

## CHAPITRE V III DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UZ

### CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE

Cette zone est destinée à l'accueil des activités économiques : activités artisanales, tertiaires, industrielles ou de services, peu génératrices de nuisances.

Elle comprend trois sous-secteurs :

- une zone UZa à proximité du centre-ville,
- une zone UZb sur les anciens terrains « Météo-France » (au Lieu-dit La Mare Mazarin),
- une zone UZc sur la ferme de Buloyer.

### SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE UZ 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1. Les constructions et installations :
  - à usage de logement, autres que celles citées à l'article UZ2 suivant.
  - à usage d'entrepôt, autres que celles citées à l'article UZ2 suivant.
  - à usage de commerce, dans les zones UZ et UZb seulement.
2. Les installations classées nouvelles à l'exception de celles visées à l'article UZ2.
3. Les terrains de camping, le stationnement de caravanes.
4. Les affouillements, exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction ou avec l'aménagement paysager des espaces non bâtis.
5. Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, le caractère du voisinage ou la capacité des infrastructures et autres équipements collectifs existants.
6. En dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation à moins de 50 mètres des lisières des bois et forêts de plus de 100 ha sera proscrite.

#### ARTICLE UZ 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1. Les installations classées nouvelles et l'extension des installations classées existantes à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens.
2. Les travaux, installations et aménagements définis aux articles R421-19 à R421-25 du code de l'urbanisme sous réserve qu'ils s'intègrent harmonieusement dans leur environnement.
3. Les bâtiments à usage d'habitation uniquement s'ils sont liés aux activités économiques autorisées.
4. Les locaux de stockage, dépôts, entrepôts uniquement s'ils sont liés aux activités économiques autorisées.
5. Tous les dispositifs techniques liés à l'utilisation des énergies renouvelables, sous réserve de leur bonne intégration dans le site.
6. En zone UZa, UZb et UZc, les constructions de type résidence d'accueil (hôtel, résidence hôtelière, résidence de tourisme).

### SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE UZ 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

##### 1. ACCÈS

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du Code Civil.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables et les sentiers touristiques.

Les accès doivent être adaptés à l'opération, aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile, de la défense contre l'incendie et du ramassage des ordures ménagères.

##### 2. VOIRIES NOUVELLES

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies nouvelles doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies nouvelles en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre à tout véhicule (et notamment ceux des services de secours et des services publics) de faire demi-tour.

#### ARTICLE UZ 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS D'EAU, D'ÉLECTRICITÉ ET D'ASSAINISSEMENT

##### 1. EAU POTABLE

Toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable ou justifier d'une ressource suffisante (captages, forages, puits) et de qualité conforme aux réglementations en vigueur (code de la Santé Publique).

Tout projet d'alimentation en eau potable par une ressource privée devra obligatoirement faire l'objet d'un dossier de déclaration (bâtiment à usage d'habitation unifamiliale) ou d'un dossier d'autorisation (bâtiment à usage autre qu'unifamilial).

Lorsqu'il est envisagé d'utiliser l'eau potable pour alimenter un réseau ou un circuit fermé pouvant présenter des risques particuliers pour la distribution située en amont, tout particulier et toute activité doit respecter les consignes de sécurité vis-à-vis du réseau en disposant des disconnecteurs ou similaires pour pallier à d'éventuels retours vers celui-ci.

##### 2. ASSAINISSEMENT

Les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales doivent être de type séparatif.

Toute opération devra respecter les prescriptions imposées dans les règlements d'assainissement (collectif et non collectif) de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et dans le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Bassin Orge-Yvette.

###### a. Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle à usage domestique doit être raccordée au réseau public de collecte des eaux usées dès qu'il existe. Les modalités techniques et administratives de raccordement sont définies dans le règlement d'assainissement collectif de la CA SQY.

A défaut l'assainissement individuel est admis, mais est soumis à l'autorisation du Président de la CA. Les prescriptions techniques et administratives de ce type d'assainissement sont définies dans le règlement d'assainissement non collectif de la CA SQY.

L'évacuation des eaux usées non-domestiques dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à l'autorisation du Président de la CA.

###### b. Eaux pluviales

Le raccordement au réseau d'eaux pluviales n'est pas obligatoire.

Les modalités techniques et administratives de raccordement au réseau public sont définies dans le règlement d'assainissement collectif de la CA SQY.

Selon la nature des projets, la CA se réserve le droit d'exiger une note de calcul relative au débit rejeté et d'imposer un débit de fuite. Les dispositifs techniques qui en découleraient seraient à la charge exclusive du propriétaire.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques de rétention des eaux pluviales : infiltration naturelle, bassin d'agrément, systèmes de récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts, etc), protection incendie, borne de puisage.

### 3. AUTRES RESEAUX

Le recours aux énergies renouvelables est encouragé.

Les lignes d'alimentation par câble à construire sur le domaine public ou privé seront réalisées en réseau souterrain.

Les locaux et installations techniques (boîtiers, coffrets, armoires, regards) nécessaires au fonctionnement des réseaux doivent être intégrés au paysage urbain.

### 4. ORDURES MÉNAGÈRES

Les bâtiments, locaux ou installations soumis à permis de construire doivent comporter des locaux de stockage des déchets dimensionnés de manière à pouvoir recevoir et manipuler sans difficulté tous les récipients nécessaires à la collecte sélective des déchets qu'ils génèrent.

## ARTICLE UZ 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

## ARTICLE UZ 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

1. Une marge de recul de 5 mètres est imposée le long des voies.

2. Le long de la RD36, cette marge de recul est portée à 75 mètres.

Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant.

[Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.](#)

## ARTICLE UZ 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

En UZ, UZb, UZc, les constructions doivent respecter une marge de recul de 5 mètres minimum par rapport aux limites séparatives.

En UZa, les constructions peuvent s'implanter sur les limites séparatives. Dans le cas d'un retrait ce dernier devra être de 3 mètres au minimum.

Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant.

[Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.](#)

## ARTICLE UZ 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

Sans objet.

## ARTICLE UZ 9 - EMPRISE AU SOL

En UZ et UZa, l'emprise au sol maximum ne peut excéder 60% de la surface des terrains.

En UZb, l'emprise au sol maximum ne peut excéder 20% de la surface des terrains.

En UZc, l'emprise au sol maximum ne peut excéder 40% de la surface des terrains.

[Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.](#)

## ARTICLE UZ 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

En UZ, UZa, UZb, la hauteur des constructions en tout point du bâtiment, mesurée à partir du sol naturel jusqu'au faitage, ne pourra excéder 12 mètres.

En UZc, la hauteur des constructions en tout point du bâtiment, mesurée à partir du sol naturel jusqu'au faitage, ne pourra excéder 10 mètres.

Ces hauteurs peuvent être augmentées de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'une toiture existante

## ARTICLE UZ 11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS

### 1. INSERTION DANS LE SITE

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions et leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages naturels ou urbains.

### 2. TOITURES

Les couvertures en carton bitumé, en tôle ondulée, en fibro ou similaires sont interdites.

### 3. FAÇADES ET MATÉRIAUX

Les différentes façades des bâtiments et annexes doivent être construites en matériaux de même nature ou avoir un aspect qui s'harmonise avec celui des façades principales.

Sont interdits l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts, les bardages de tôle ondulée galvanisée.

### 4. CLOTURES

Les propriétés seront clôturées tant sur l'alignement des voies que sur les limites séparatives.

Les clôtures ne pourront dépasser une hauteur totale de 2 mètres et seront dans tous les cas doublées d'une haie vive.

Les plantations utilisées, seront constituées d'essences locales choisies préférentiellement dans la liste des espèces annexée au présent règlement et recommandées par le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

### 5. ENVIRONNEMENT ET ÉNERGIES RENOUVELABLES

Tous les dispositifs techniques à caractère environnemental ou de développement durable sont autorisés à la condition d'une bonne intégration dans le site, en particulier :

- les panneaux solaires sont autorisés à la condition d'une bonne intégration à la toiture qui les accueille,
- les containers à déchets et les citernes de récupération des eaux pluviales ne doivent pas être visibles depuis l'espace public.

## ARTICLE UZ 12 - OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

### 1. STATIONNEMENT DES VÉHICULES

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées et doit être conforme aux normes minimales suivantes :

Habitation de type collectif	Par tranche de 50 m <sup>2</sup> SHON : 1 place
Maisons individuelles	2 places au moins de stationnement doivent être aménagées sur la propriété
Commerce et artisanat et services	Par tranche de 40m <sup>2</sup> de SHON (hors stockages) : 1 place
Cafés et restaurants	Par tranche de 20m <sup>2</sup> de SHON : 1 place
Hôtel	Pour 3 chambres : 2 places
Bureaux, Industrie et autres activités	Par tranche de 40m <sup>2</sup> de SHON : 1 place Au delà de 1000 m <sup>2</sup> de SHON construite, les normes de stationnement feront l'objet d'une étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire.
Équipements publics et d'intérêt collectif	Les normes de stationnement feront l'objet d'une étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire.

## 2. STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES

Pour les constructions à usage d'activités et les équipements collectifs, on prévoira un emplacement couvert avec 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de SHON.

## 3. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Les places de stationnement en surface lorsqu'elles ne sont pas aménagées sur des sous-sols seront traitées en matériaux perméables (stabilisé, pavage non joint, etc).

[Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.](#)

## ARTICLE UZ 13 - OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES

### LIBRES D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

#### 1. ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour deux emplacements. 20% au minimum de la superficie totale des terrains doivent être aménagés en espaces verts et plantés.

#### 2. ESSENCES VÉGÉTALES

Elles seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement.

[Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.](#)

## SECTION III - POSSIBILITÉ D'OCCUPATION DU SOL

### ARTICLE UZ 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Le COS est fixé à 0,60 en zone UZ et UZa.

Le COS est fixé à 0,25 en zone UZb.

Le COS est fixé à 0,40 en zone UZc.

## DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

### CARACTÉRISTIQUES DE LA ZONE

La zone N (N pour « naturelle et forestière ») recouvre des espaces devant être strictement préservés en raison de la qualité des sites, milieux naturels, paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.

Les dispositions réglementaires établies dans cette zone ont pour objectif essentiel de répondre à un principe de protection stricte et les possibilités d'occupation des sols y sont rigoureusement limitées.

Cette zone N comprend plusieurs sous-secteurs :

- un sous-secteur Na (Domaine de Port Royal)
- un sous-secteur Nb sur le Golf
- un sous-secteur Nc sur le domaine et la ferme du Mérantais
- un sous-secteur Nd pour les espaces récréatifs et de loisir et les aménagements liés aux loisirs ou à l'éducation à la protection de l'environnement
- un sous-secteur Np pour la pratique de la pêche

### SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les types d'occupation ou d'utilisation du sol sont interdits à l'exception de ceux respectant les prescriptions prévues à l'article N 2 ci-après.

#### ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

Les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après :

1. La reconstruction à l'identique en cas de sinistre.
2. Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif si leur implantation dans la zone est justifiée par des impératifs techniques de fonctionnement du service (réseaux notamment) et sous réserve d'une bonne intégration dans le site.
3. Les affouillements et exhaussements de sol liés aux occupations et utilisations du sol autorisées.
4. Les travaux, installations et aménagements s'ils sont nécessaires aux travaux d'assainissement, aux équipements autorisés, et aux travaux d'infrastructures.

#### Zone N

1. Les constructions et installations nouvelles sont autorisées si leur implantation dans la zone est reconnue liée et nécessaire à l'exploitation forestière, justifiée par ses impératifs de fonctionnement, et sous réserve d'une localisation adaptée au site.
2. Dans la zone N, est autorisée l'extension mesurée des constructions à usage d'habitation dans une limite maximale de 20% de la SHON existante à la date d'approbation du PLU.

#### Zone Na

Dans la zone Na est autorisé le changement d'affectation des bâtiments, uniquement dans le cadre d'un réaménagement des bâtiments existants, dans leur volume.

#### Zone Nb

Dans la zone Nb sont autorisés les installations et aménagements liés à la pratique du Golf ainsi que les installations à vocation hôtelière et de restauration.

#### Zone Nc

Dans la zone Nc sont autorisés :

- L'accueil d'équipements publics de nature sanitaire et sociale à vocation intercommunale ou d'équipements publics destinés à l'accueil d'activités associatives.
- L'aménagement dans les volumes des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU.
- L'extension des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU, uniquement dans la zone constructible figurant au plan de zonage n° 1.2, et dans une limite maximale de 20 % de la SHON existante de l'ensemble des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU.
- La démolition des bâtiments existants, à l'exception des corps principaux des bâtiments dénommés "Saint Joseph" et "Notre Dame", identifiés au plan de zonage n° 1.2.
- En cas de démolition de bâtiments existants à la date d'approbation du PLU, la construction de nouveaux bâtiments uniquement dans la zone constructible figurant au plan de zonage n° 1.2.
- La SHON des nouvelles constructions ne devra pas excéder celles des bâtiments démolis, existante à la date d'approbation du PLU, augmentée de 20 % de la SHON existante de l'ensemble des bâtiments existants à cette même date.
- En tout état de cause, le cumul des augmentations de SHON autorisées ci dessus pour les nouvelles constructions et les extensions des bâtiments existants ne pourra excéder 20 % de la SHON existante de l'ensemble des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU

#### Dans la zone Nd

1. Dans la zone Nd est autorisée la reconstruction des bâtiments existants quelque-soit leur état.
2. Dans la zone Nd sont autorisées, les constructions, installations et aménagements d'intérêt collectif à usage de sports, loisirs, détente, promenade ; les aménagements liés à l'éducation et à la protection de l'environnement, ainsi que la construction d'hébergements directement liés aux usages précédemment cités. Toutes ces constructions sont autorisées, dans la limite de la SHON existante à la date d'approbation du PLU augmentée de 30%.

#### Dans la zone Np

Dans la zone Np sont autorisées la construction et l'installation d'équipements de loisirs, liés à la pêche, dans la limite de 50 m<sup>2</sup> de SHON.

### SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE N 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

##### 1. ACCÈS

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du Code Civil.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables et les sentiers touristiques.



Les accès doivent être adaptés à l'opération, aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile, de la défense contre l'incendie et du ramassage des ordures ménagères.

## 2. VOIRIES NOUVELLES

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies nouvelles doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies nouvelles en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre à tout véhicule (et notamment ceux des services de secours et des services publics) de faire demi-tour.

## ARTICLE N 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS D'EAU, D'ÉLECTRICITÉ ET D'ASSAINISSEMENT

### 1. EAU POTABLE

Toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable ou justifier d'une ressource suffisante (captages, forages, puits) et de qualité conforme aux réglementations en vigueur (code de la Santé Publique).

Tout projet d'alimentation en eau potable par une ressource privée devra obligatoirement faire l'objet d'un dossier de déclaration (bâtiment à usage d'habitation unifamiliale) ou d'un dossier d'autorisation (bâtiment à usage autre qu'unifamilial).

Lorsqu'il est envisagé d'utiliser l'eau potable pour alimenter un réseau ou un circuit fermé pouvant présenter des risques particuliers pour la distribution située en amont, tout particulier et toute activité doit respecter les consignes de sécurité vis-à-vis du réseau en disposant des disconnecteurs ou similaires pour pallier à d'éventuels retours vers celui-ci.

### 2. ASSAINISSEMENT

Les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales doivent être de type séparatif.

Toute opération devra respecter les prescriptions imposées dans les règlements d'assainissement (collectif et non collectif) de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et dans le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Bassin Orge-Yvette.

#### a. Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle à usage domestique doit être raccordée au réseau public de collecte des eaux usées dès qu'il existe. Les modalités techniques et administratives de raccordement sont définies dans le règlement d'assainissement collectif de la CA SQY.

A défaut l'assainissement individuel est admis, mais est soumis à l'autorisation du Président de la CA. Les prescriptions techniques et administratives de ce type d'assainissement sont définies dans le règlement d'assainissement non collectif de la CA SQY.

L'évacuation des eaux usées non-domestiques dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à l'autorisation du Président de la CA.

#### b. Eaux pluviales

Le raccordement au réseau d'eaux pluviales n'est pas obligatoire.

Les modalités techniques et administratives de raccordement au réseau public sont définies dans le règlement d'assainissement collectif de la CA SQY.

Selon la nature des projets, la CA se réserve le droit d'exiger une note de calcul relative au débit rejeté et d'imposer un débit de fuite. Les dispositifs techniques qui en découleraient seraient à la charge exclusive du propriétaire.

Il est recommandé que, dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques de rétention des eaux pluviales : infiltration naturelle, bassin d'agrément, systèmes de récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts, etc.), protection incendie, borne de puisage.

## 3. AUTRES RÉSEAUX

Le recours aux énergies renouvelables est encouragé.

Les lignes d'alimentation par câble à construire sur le domaine public ou privé seront réalisées en réseau souterrain.

[Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.](#)

Les locaux et installations techniques (boîtiers, coffrets, armoires, regards) nécessaires au fonctionnement des réseaux doivent être intégrés au paysage urbain.

## 4. ORDURES MÉNAGÈRES

Les bâtiments, locaux ou installations soumis à permis de construire doivent comporter des locaux de stockage des déchets dimensionnés de manière à pouvoir recevoir et manipuler sans difficulté tous les récipients nécessaires à la collecte sélective des déchets qu'ils génèrent.

## ARTICLE N 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

## ARTICLE N 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

1. Les constructions nouvelles et les extensions des constructions existantes doivent s'implanter en respectant un retrait minimum de 75 mètres à partir de la RD36, de 10 mètres à partir de l'alignement des voies départementales et de 6 mètres à partir de l'alignement des autres voies. Ces distances peuvent être réduites de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'un bâtiment existant
2. Des constructions annexes peuvent être édifiées dans les marges de recul sous réserve que leur hauteur n'excède pas 3,50 mètres par rapport au sol naturel.
3. Des implantations différentes pourront être autorisées pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif en fonction de la nature de l'ouvrage et la condition que cette implantation ne génère de nuisances particulières notamment au regard de la sécurité routière.

## ARTICLE N 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

1. Lorsque les constructions nouvelles ou les extensions de constructions existantes ne joignent pas les limites séparatives, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à édifier au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à 3 mètres.
2. En cas de présence de cours d'eau, de fossé d'écoulement des eaux pluviales ou de haie bocagère à conserver ou à créer, les constructions doivent être implantées selon un recul permettant la conservation et l'entretien de ces éléments.

[3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.](#)

## ARTICLE N 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

Il n'est pas fixé de règle.

## ARTICLE N 9 - EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

## ARTICLE N 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

1. La hauteur des constructions en tout point du bâtiment, mesurée à partir du sol naturel, ne pourra excéder :
  - 9 mètres au faîtage et 7 mètres à l'acrotère ou à l'égout, pour les constructions à usage d'habitation,
  - 12 mètres au faîtage pour les autres constructions.

Cette hauteur peut être augmentée de 50 cm pour permettre de réaliser une isolation par l'extérieur d'une toiture existante.

2. La hauteur des annexes (y compris les cabanes de pêche du sous-secteur Np) est limitée à 5 mètres.
3. Il n'est pas fixé de règle pour les équipements publics autorisés dans la zone (ouvrage techniques).

### Dans le sous-secteur Nc :

La hauteur des extensions des bâtiments existants ne devra pas excéder celle desdits bâtiments.

La hauteur des nouvelles constructions est limitée à 13,50 m mesurée au faîtage, cheminées, ouvrages techniques et autres superstructures exclues

## ARTICLE N 11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS

### 1. INSERTION DANS LE SITE

Les constructions par leur situation, leur architecture, leurs dimensions et leur aspect extérieur ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages naturels ou urbains.

### 2. TRAITEMENT DES FAÇADES

Les différentes façades des bâtiments et annexes doivent être construites en matériaux de même nature ou avoir un aspect qui s'harmonise avec celui des façades principales.

Sont interdits l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts, les bardages de tôle ondulée galvanisés, les couleurs videntes ou apportant une note discordante dans l'environnement. Les enduits ciments sont proscrits.

Il est recommandé que le choix des couleurs se fasse conformément au nuancier réalisé par le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, et annexé au présent règlement.

### 3. CLOTURES

Les clôtures en fibro-ciment et l'emploi de matériaux à nu sont interdits.

### 4. ENVIRONNEMENT ET ÉNERGIES RENOUVELABLES

Tous les dispositifs techniques à caractère environnemental ou de développement durable sont autorisés à la condition d'une bonne intégration dans le site, en particulier :

- les panneaux solaires sont autorisés à la condition d'une bonne intégration à la toiture qui les accueille.
- les containers à déchets et les citernes de récupération des eaux pluviales ne doivent pas être visibles depuis l'espace public.

### 5. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Les travaux portant sur les éléments ou ensembles bâtis identifiés au document graphique (Article L.123-1-7) ne sont autorisés que s'ils assurent la préservation du caractère patrimonial et historique des bâtiments.

### Dans le sous-secteur Nc :

Les façades principales des corps principaux des bâtiments dénommés "Saint Joseph" et "Notre Dame", identifiés au plan de zonage n°1.5, seront conservées.

## ARTICLE N 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou privées.

Habitation de type collectif	Par tranche de 50 m <sup>2</sup> SHON : 1 place
Maisons individuelles	2 places au moins de stationnement doivent être aménagées sur la propriété
Cafés et restaurants	Par tranche de 20 m <sup>2</sup> de SHON : 1 place
Hôtel	Pour 3 chambres : 2 places
Équipements publics et privés	Les normes de stationnement feront l'objet d'une étude particulière de fréquentation qui devra être jointe à la demande de permis de construire.

## ARTICLE N 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS A-

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent.

Les installations nuisantes dans le paysage et les dépôts doivent être entourés d'un écran de plantations d'arbres à feuilles persistantes. Les essences végétales seront choisies préférentiellement dans la liste des végétaux annexée au présent règlement.

Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

### Dans le sous-secteur Nc

Dans le sous-secteur Nc, les arbres remarquables isolés ou en groupement identifiés au document graphique (plan de zonage 1.2 "Mérantais") et mentionnés dans le rapport de présentation devront être maintenus dans leur état. Néanmoins certains travaux sont autorisés moyennant une protection des végétaux. Les protections détaillées dans cette annexe ont pour but d'assurer aux arbres remarquables, isolés ou en groupement un maintien des conditions nécessaires à l'obtention d'un développement harmonieux et satisfaisant.

Dans le cas où ces plantations remarquables devraient être remplacées, elles le seront par des arbres de forme, espèces équivalentes dans une taille minimum de :

- 35/40 cm pour les caducs (circonférence du tronc à 1,00 m du sol).
- 3,50/4 m de haut pour les conifères.

Pour ce qui concerne le Hêtre pourpre, répertorié sous le n° 5, afin d'assurer la sécurité des personnes et la conservation de ce spécimen remarquable, il sera établi un périmètre de sécurité (barrière type lisse normande) égal à la

largeur du houpier dans lequel sera prohibée toute circulation piétonne ou automobile et tous travaux de terrassement.

### **SECTION III - POSSIBILITÉ D'OCCUPATION DU SOL**

#### **ARTICLE N 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Sans objet dans les secteurs N, Na, Nc, Nd, Np.

##### **Dans le sous-secteur Nb**

Le COS est limité à 0,05.  
Cette règle ne s'applique pas aux équipements publics.



**C1.**

**Zonage**

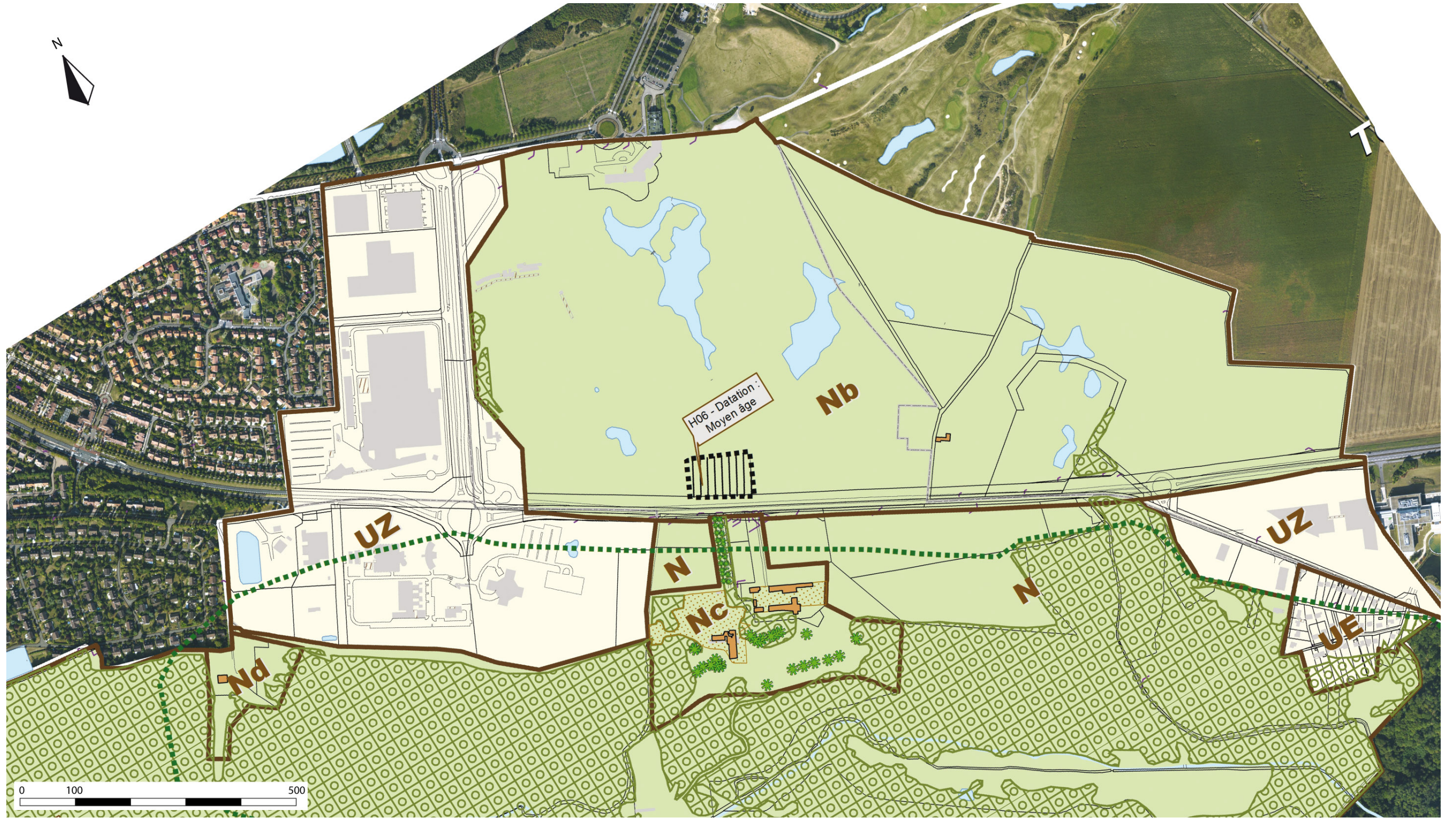
**Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Magny-les-Hameaux**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY du 21 février 2008  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY  
du 13 février 2014*



**C2.**

**Zonage**

**Document mis en compatibilité**

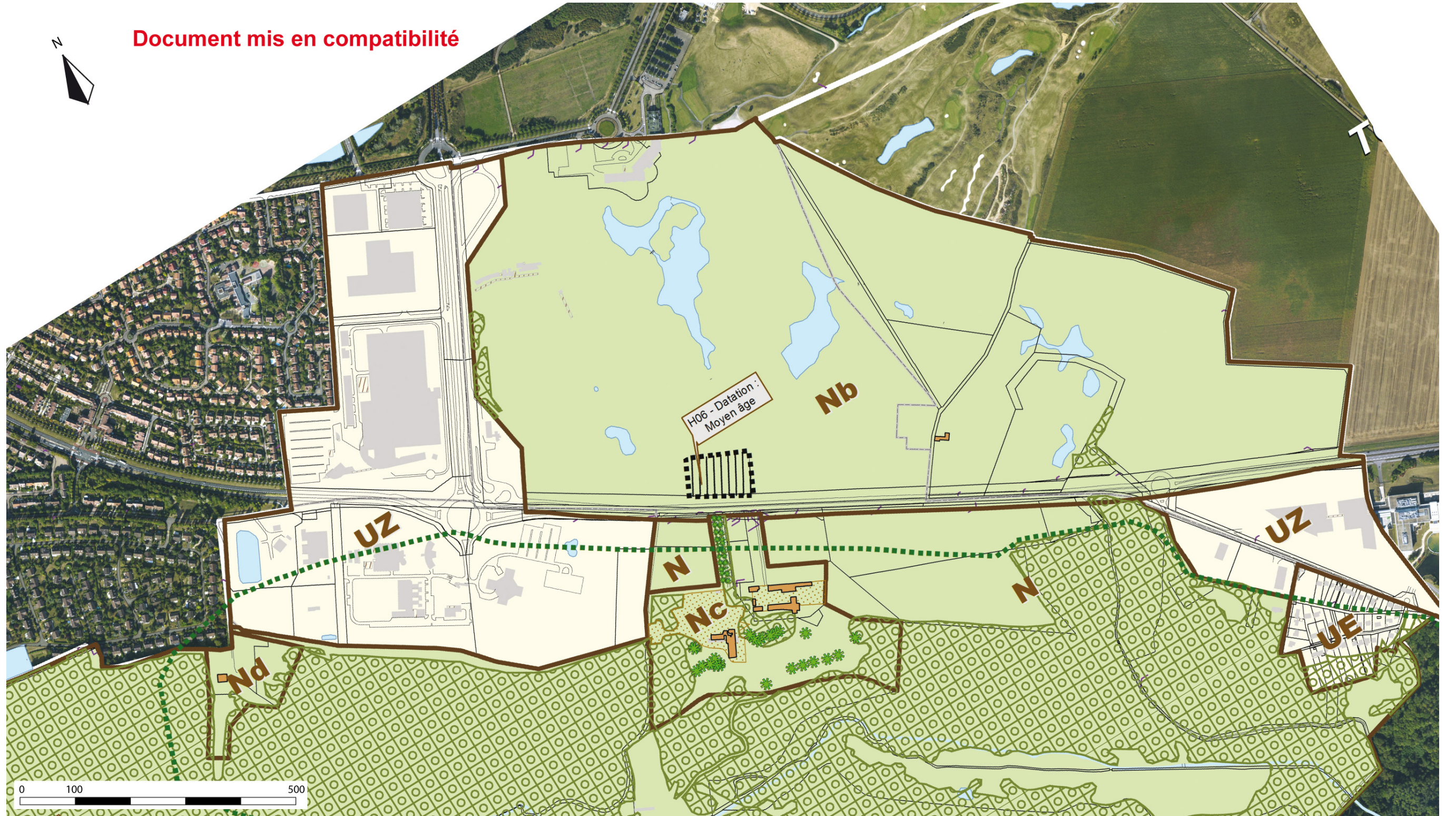


**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville de Magny-les-Hameaux**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY du 21 février 2008  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Communautaire de la CASQY  
du 13 février 2014*

Document mis en compatibilité









**Société du Grand Paris**  
Immeuble « Le Cézanne »  
30, avenue des Fruitiers  
93200 Saint-Denis

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)